Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6336

01. 02. 90

Sachgebiet 9241

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen

A. Zielsetzung

Die Errichtung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes erfordert eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen dem deutschen und dem ausländischen Güterkraftverkehrsgewerbe. Bisher ist das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe im internationalen Wettbewerb vor allem durch hohe Kraftfahrzeugsteuern benachteiligt. Aus Gründen des Umweltschutzes und zur Vermeidung einer zusätzlich verstärkten Belastung des Straßennetzes muß gewährleistet werden, daß der Straßengüterverkehr einen angemessenen Beitrag zur Deckung der Wegekosten leistet.

B. Lösung

Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen soll durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer auf ein mittleres europäisches Niveau, die angemessene Belastung des Straßengüterverkehrs mit den Wegekosten durch Einführung einer für Inländer und Ausländer gleichen Straßenbenutzungsgebühr erreicht werden.

C. Alternativen

1. Senkung der Kraftfahrzeugsteuer, Verzicht auf eine Straßenbenutzungsgebühr

   Hierdurch würde nur die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, aber keine angemessene Anlastung der Wegekosten erreicht.

   Eine unzureichende Anlastung der Wegekosten müßte die ohnehin schon vorhandene Überlastung der Straßen und die damit verbundene Belastung der Umwelt verstärken. Den

Steuerausfällen der Länder würden keine neuen Einnahmen gegenüberstehen. Eine Zustimmung des Bundesrates wäre nur zu erreichen, wenn der Bund vollen Ausgleich leistet. Hierfür bestehen für den Bund kaum Spielräume.

2. Kündigung von bilateralen Abkommen über die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer

   Die durch die Abkommen beseitigte Doppelbesteuerung würde wieder eingeführt. Dies würde bedeuten, daß Fahrzeuge aus der Bundesrepublik Deutschland außerhalb des Bundesgebiets wieder Kraftfahrzeugsteuer und andere Abgaben, von denen sie bisher befreit sind, zahlen müßten.

3. Verzicht auf nationale Maßnahmen, Herbeiführung einer Regelung durch die Europäische Gemeinschaft

   Über eine Regelung durch die Europäische Gemeinschaft wird seit mehr als 20 Jahren verhandelt. Wegen grundlegender Interessengegensätze zwischen den Mitgliedstaaten, die sich gerade auch während der letzten Tagung des EG-Verkehrsministerrats im Juni 1989 wieder deutlich gezeigt haben, wurde jedoch eine Einigung im Rat bisher nicht erreicht und zeichnet sich auch in absehbarer Zeit nicht ab.

D. Kosten

Durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer entstehen den Ländern vom 1. Mai bis zum 31. Dezember 1990 Einnahmeausfälle von ca. 594 Mio. DM, die Einnahmeausfälle für das Jahr 1991 wurden auf 909 Mio. DM geschätzt. Die einmaligen Kosten der Ausführung des Gesetzes werden auf ca. 8 Mio. DM, die laufenden Kosten auf ca. 16,5 Mio. DM jährlich geschätzt. Das Gebührenaufkommen wird für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1990 auf ca. 762 Mio. DM, für das Jahr 1991 auf 1 166 Mio. DM geschätzt. Die Einnahmeausfälle der Länder durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer und das Gebührenaufkommen werden voraussichtlich in den nachfolgenden Jahren aufgrund der Zunahme des Bestandes an Lastfahrzeugen leicht ansteigen. Die Einnahmeausfälle der Länder und die Kosten der Ausführung des Gesetzes werden aus dem Gebührenaufkommen gedeckt werden.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (323) — 680 20 — Gü 50/90

Bonn, den 31. Januar 1990

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 608. Sitzung am 21. Dezember 1989 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über Gebühren für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit schweren Lastfahrzeugen (Straßenbenutzungsgebührengesetz — StrBG)

§ 1

Straßenbenutzungsgebühr

(1) Für die Benutzung von

1. Bundesautobahnen,
2. Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften

mit schweren Lastfahrzeugen wird eine Gebühr erhoben. Als Benutzung gilt nicht das Überqueren dieser Straßen auf dem kürzesten Wege. Für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Berlin wird die Gebühr nicht erhoben.

(2) Schwere Lastfahrzeuge sind:

1. Lastkraftwagen mit drei oder mehr Achsen,
2. Lastkraftwagen mit Anhänger (Lastzüge),
3. Sattelzugmaschinen mit Sattelanhänger (Sattelkraftfahrzeuge),

deren zulässiges oder tatsächliches Gesamtgewicht 18 t übersteigt.

§ 2

Befreiungen

Von der Gebühr ist die Benutzung der in § 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Straßen durch folgende Fahrzeuge befreit:

1. Lastkraftwagen der Streitkräfte der Vertragsstaaten des Nordatlantik-Vertrages sowie der aufgrund dieses Vertrages errichteten militärischen Hauptquartiere und Organisationen;
2. Lastkraftwagen, solange sie ausschließlich im Dienst der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei verwendet werden;
3. Lastkraftwagen, solange sie ausschließlich im Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienst, im Feuerwehrdienst, im Katastrophenschutz oder für Zwecke der zivilen Verteidigung verwendet werden;
4. Lastkraftwagen, solange sie ausschließlich für die Zustellung oder Abholung von Behältern mit einem Rauminhalt von fünf Kubikmetern oder mehr oder von auswechselbaren Aufbauten verwendet werden, die im Vor- oder Nachlauf mit der Eisenbahn oder einem Binnenschiff befördert worden sind oder befördert werden.

Voraussetzung ist, daß die Fahrzeuge äußerlich als für die in Satz 1 genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Von der Gebühr ist ferner befreit die Benutzung der in § 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Straßen durch Lastzüge oder Sattelkraftfahrzeuge, wenn der Lastkraftwagen oder die Sattelzugmaschine (Motorfahrzeug), der Anhänger oder der Sattelanhänger die Voraussetzungen der Befreiung erfüllt.

§ 3

Gebührenschuldner

Gebührenschuldner ist die Person, die während der Zeit der Benutzung der in § 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Straßen

1. Halter des Motorfahrzeuges ist oder
2. über den Gebrauch des Motorfahrzeuges bestimmt oder
3. das Motorfahrzeug führt.

Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 4

Gebührenentrichtung

Die Gebühren sind an die Hauptzollämter zu entrichten. Die Zuständigkeit der Hauptzollämter richtet sich nach dem Finanzverwaltungsgesetz.

§ 5

Entrichtungszeitraum

(1) Die Gebühr kann für jeden Zeitraum entrichtet werden, der nach Tagen, Wochen oder Monaten bestimmbar ist, jedoch nicht für mehr als ein Jahr.

(2) Für einen Zeitraum von weniger als einer Woche kann die Gebühr mit Wirkung vom Beginn jeder vollen Stunde entrichtet werden; als ein Tag gilt ein Zeitraum von 24 Stunden.

(3) Für einen Zeitraum von einer Woche oder mehr kann die Gebühr mit Wirkung vom Beginn jedes Kalendertages entrichtet werden.

§ 6

Fahrzeuggebundene oder personengebundene Gebühr

Die Gebühr wird für ein bestimmtes Motorfahrzeug entrichtet (fahrzeuggebundene Gebühr). Der Halter kann eine Gebühr für drei Monate oder mehr auch für ein unbestimmtes, für ihn zugelassenes Motorfahrzeug entrichten (personengebundene Gebühr).

§ 7

Gebührensätze

(1) Die fahrzeuggebundene Gebühr für ein Jahr beträgt:

1. für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 22 t sowie für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit vier Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 24 t (Gebührenklasse 1) 1 000 DM
2. für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 22 t sowie für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit vier Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 24 t und bis zu 30 t (Gebührenklasse 2) 2 000 DM
3. für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit vier Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 30 t und bis zu 34 t (Gebührenklasse 3) 4 000 DM
4. für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit vier Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 34 t und bis zu 37 t (Gebührenklasse 4) 5 500 DM
5. für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit vier Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 37 t sowie für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit fünf oder mehr Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 44 t (Gebührenklasse 5) 7 000 DM
6. für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit fünf oder mehr Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 44 t (Gebührenklasse 6) 9 000 DM

Das Hauptzollamt kann zulassen, daß die Gebühr für ein Jahr in halbjährlichen oder vierteljährlichen Raten entrichtet wird. Wird die Gebühr in halbjährlichen Raten entrichtet, so erhöht sie sich um drei vom Hundert. Wird die Gebühr in vierteljährlichen Raten entrichtet, so erhöht sie sich um sechs vom Hundert.

(2) Die Gebühr für einen Monat beträgt den zehnten Teil der Gebühr für ein Jahr.

(3) Die Gebühr für eine Woche beträgt den fünfunddreißigsten Teil der Gebühr für ein Jahr.

(4) Die Gebühr für einen Tag beträgt den einhundertundfünfzigsten Teil der Gebühr für ein Jahr, mindestens jedoch zehn Deutsche Mark.

(5) Die Beträge nach den Absätzen 3 und 4 sind auf den vollen Betrag in Deutscher Mark nach unten zu runden.

(6) Die personengebundene Gebühr entspricht den Gebühren nach Absätzen 1 und 2, zuzüglich einem Zuschlag von 20 vom Hundert.

(7) Wird das nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 1393, 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Juli 1989 (BGBl. I S. 1510), zulässige Gesamtgewicht überschritten, so ist für den Zeitraum, in dem unter Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts gebührenpflichtige Straßen benutzt werden, statt des zulässigen Gesamtgewichts das tatsächliche Gesamtgewicht für die Bemessung der Gebühr maßgebend.

§ 8

Bescheinigung

(1) Das Hauptzollamt gibt über die Entrichtung der Gebühr eine fahrzeuggebundene (§ 6 Satz 1) oder personengebundene (§ 6 Satz 2) Bescheinigung aus. Die Bescheinigung kann auch vor Entrichtung der Gebühr ausgegeben werden.

(2) Verpflichtet sich ein Dritter zur Entrichtung der Gebühr und stellt er hierüber dem Gebührenschuldner eine Bescheinigung aus, so kann der Bundesminister der Finanzen diese Bescheinigung der Bescheinigung nach Absatz 1 gleichstellen. Die Entscheidung ist im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

(3) Die Bescheinigung nach Absatz 1 oder nach Absatz 2 muß enthalten:

1. das Datum und die Uhrzeit der Ausstellung;
2. den Zeitraum, für den die Gebühr entrichtet wird;
3. die Gebührenklasse;
4. die Höhe der Gebühr;
5. in den Fällen des § 6 Satz 1 das amtliche Kennzeichen des Motorfahrzeugs;
6. in den Fällen des § 6 Satz 2 den Namen und die Anschrift der Person.

(4) Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung nach Absatz 1 oder nach Absatz 2 während der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen mitzuführen.

(5) Ändern sich das amtliche Kennzeichen des eingetragenen Motorfahrzeugs oder der Name oder die Anschrift der eingetragenen Person, so ist die Bescheinigung einem Hauptzollamt zur Berichtigung vorzulegen.

(6) Ist eine für einen Zeitraum von sechs Monaten oder mehr gültige fahrzeuggebundene Bescheinigung verlorengegangen, so stellt das Hauptzollamt auf Antrag eine Ersatzbescheinigung aus. Ist eine personengebundene Bescheinigung verlorengegangen, wird keine Ersatzbescheinigung ausgestellt.

§ 9

Erstattung bei Nichtbenutzung

(1) Das Hauptzollamt erstattet auf Antrag die Gebühr, wenn ihm die Bescheinigung vor Ablauf des Entrichtungszeitraumes zurückgegeben wird. Als Zeitpunkt der Rückgabe gilt der Tag, an dem die Bescheinigung dem Hauptzollamt zugeht.

(2) Der Erstattungsbetrag wird berechnet aus dem Unterschied zwischen der entrichteten Gebühr und der Gebühr, die für den Zeitraum vom Beginn des Entrichtungszeitraumes bis zum Ende des Tages, an dem die Bescheinigung zurückgegeben wird, zu entrichten gewesen wäre. Für die Bearbeitung des Erstattungsantrages wird eine Verwaltungsgebühr von fünfzig Deutsche Mark erhoben.

(3) Eine Erstattung ist ausgeschlossen,

1. wenn die Gebühr für weniger als eine Woche entrichtet worden ist,
2. für die ersten drei Monate, wenn eine personengebundene Bescheinigung vor Ablauf von drei Monaten nach Beginn des Entrichtungszeitraumes zurückgegeben wird.

§ 10

Erstattung bei Huckepackverkehr

(1) Das Hauptzollamt erstattet auf Antrag, der nur einmal für einen Zeitraum von zwölf Monaten gestellt werden kann, die für diesen Zeitraum für ein bestimmtes Motorfahrzeug (§ 6 Satz 1) entrichteten Gebühren, wenn das Motorfahrzeug während dieses Zeitraumes bei 180 Fahrten auf Schienenstrecken in der Bundesrepublik Deutschland befördert worden ist. Bei weniger als 180 Fahrten, aber mehr als 44 Fahrten erfolgt eine anteilige Erstattung auf der Grundlage der Gebühr für ein Jahr, jedoch nur bis zur Höhe der entrichteten Gebühren.

(2) Das Hauptzollamt erstattet auf Antrag, der nur einmal für einen Zeitraum von zwölf Monaten gestellt werden kann, Gebühren auch einer Person, die Anhänger oder Sattelanhänger auf Umschlagbahnhöfen in der Bundesrepublik Deutschland zur Beförderung im kombinierten Verkehr Straße-Schiene aufgeliefert hat. Bis zur Höhe der vom Antragsteller entrichteten Gebühren wird für jede Auflieferung ein Betrag von 28 Deutsche Mark erstattet, sofern mindestens 63 Auflieferungen erfolgt sind.

(3) Der Nachweis, daß die Voraussetzungen für die Erstattung erfüllt sind, ist zu erbringen:

1. im Falle des Absatzes 1 durch Vorlage von Bescheinigungen über die für das Fahrzeug entrichteten Gebühren und durch fortlaufende Aufzeichnungen über Fahrten dieses Fahrzeugs auf Schienenstrekken, deren Richtigkeit von der Deutschen Bundesbahn oder einem von ihr Bevollmächtigten bestätigt wird,
2. im Falle des Absatzes 2 durch Vorlage von Bescheinigungen über die für den Antragsteller oder die für ihn zugelassenen Fahrzeuge entrichteten Gebühren und durch eine Bestätigung über die Auflieferungen von Anhängern oder Sattelanhängern, die von der Deutschen Bundesbahn oder einem von ihr Bevollmächtigten ausgestellt wird.

§ 11

Kontrolle

(1) Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, die Zolldienststellen, die für die Kontrolle an der Grenze zuständigen Stellen und im Rahmen ihrer sonstigen Aufgaben die Polizeibehörden der Länder überwachen die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Die mit der Kontrolle Beauftragten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr sind Vollzugsbeamte im Sinne des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang durch Vollzugsbeamte des Bundes.

(2) Die Beauftragten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und der Zolldienststellen können im Benehmen mit den Polizeibehörden des zuständigen Landes Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge zum Zwecke der Kontrolle anhalten. Die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Person sind zu befolgen. Dies entbindet den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(3) Der Fahrzeugführer hat der zur Kontrolle befugten Person die Bescheinigung nach § 8, den Fahrzeugschein, die Beförderungspapiere und den Reisepaß oder Personalausweis zur Prüfung auszuhändigen. Er hat Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Kontrolle von Bedeutung sind.

(4) Kontrollen an den Grenzen zu Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften dürfen nur stichprobenweise aus Anlaß anderer Kontrollen durchgeführt werden.

§ 12

Erhöhte Gebühr

(1) Der Gebührenschuldner ist zur Entrichtung einer erhöhten Gebühr verpflichtet, wenn Straßen im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 benutzt worden sind und

die Bescheinigung nach § 8 oder der Fahrzeugschein nicht mitgeführt oder der zur Kontrolle befugten Person nicht ausgehändigt wird. Die erhöhte Gebühr beträgt das Doppelte der Gebühr für einen Tag.

(2) Der Gebührenschuldner ist außerdem verpflichtet, für die Weiterfahrt eine Gebühr für einen Tag zu entrichten.

(3) Die Beauftragten der Zolldienststellen, der für die Kontrolle an der Grenze zuständigen Stellen und der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr sind berechtigt, die erhöhte Gebühr und die Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle zu erheben. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Gebühren untersagen, wenn die Gebühren trotz Aufforderung am Ort der Kontrolle nicht entrichtet werden und Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Gebühren bestehen.

§ 13

Leistungsbescheid

(1) Leistungsbescheide über Gebühren werden durch die Hauptzollämter erlassen.

(2) Ein Leistungsbescheid kann nicht mehr ergehen, wenn seit dem Ende des Zeitraumes, für den die Gebühr zu entrichten war, ein Jahr vergangen ist.

§ 14

Bußgeldvorschrift

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. eine Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 mit einem Fahrzeug im Sinne von § 1 Abs. 2 benutzt oder benutzen läßt und
   a) die nach diesem Gesetz geschuldete Gebühr nicht entrichtet und nicht gestundet worden ist oder
   b) die personengebundene Bescheinigung entgegen § 8 Abs. 4 nicht mitgeführt oder entgegen § 11 Abs. 3 Satz 1 einer zur Kontrolle befugten Person nicht ausgehändigt wird

   oder
2. entgegen § 11 Abs. 2 Satz 2 ein Zeichen oder eine Weisung einer zur Kontrolle befugten Person nicht befolgt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind die Hauptzollämter. Hat der Betroffene im Geltungsbereich dieses Gesetzes keinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthaltsort, so ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

§ 15

Register

(1) Für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 14 Abs. 1 legt ein vom Bundesminister der Finanzen bestimmtes Hauptzollamt ein Register an. Soweit für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne von § 14 Abs. 1 die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zuständig ist, legt diese ein Register an. Das Register soll Auskunft über abgeschlossene Verfahren zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 14 Abs. 1 geben. Für andere Zwecke darf das Register nicht genutzt werden.

(2) In dem Register sind zu speichern:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen, Name und Anschrift seines Arbeitgebers,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit und die angewendeten Bußgeldvorschriften,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts der Rechtskraft,
5. die Höhe der Geldbuße.

(3) Auskünfte aus dem Register dürfen nur an die für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne von § 14 Abs. 1 zuständigen Behörden und nur für den in Absatz 1 genannten Zweck erteilt werden.

(4) Eine Eintragung wird zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides gelöscht.

§ 16

Verteilung der Gebühren

(1) Von dem Gebührenaufkommen erhalten die Länder jährlich einen Anteil von 78 vom Hundert, jedoch für das Jahr 1990 mindestens 595 Millionen Deutsche Mark, für jedes nachfolgende Jahr mindestens 910 Millionen Deutsche Mark. Die verbleibenden Gebühren stehen dem Bund zu.

(2) Der Länderanteil an der Gebühr wird nach folgenden Vomhundertsätzen unter den Ländern aufgeteilt:

Baden-Württemberg	16,2 vom Hundert
Freistaat Bayern	19,3 vom Hundert
Berlin	2,7 vom Hundert
Freie Hansestadt Bremen	1,1 vom Hundert
Freie und Hansestadt Hamburg	2,1 vom Hundert
Hessen	7,6 vom Hundert
Niedersachsen	12,3 vom Hundert
Nordrhein-Westfalen	26,8 vom Hundert
Rheinland-Pfalz	7,0 vom Hundert
Saarland	1,2 vom Hundert
Schleswig-Holstein	3,7 vom Hundert

(3) Der Bundesminister der Finanzen berechnet die den Ländern und dem Bund nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 zustehenden Anteile am Gebührenauf-

kommen und leitet die entsprechenden Beträge an die einzelnen Länder weiter.

§ 17

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2262), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a

Besonderer Steuersatz

(1) In der Zeit vom 1. Mai 1990 bis zum 31. Dezember 1993 gelten abweichend von § 9 Abs. 1 Nr. 3 die folgenden Steuersätze für je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einen Teil davon

1. für Kraftfahrzeuge

bis zu 2 000 kg	22,— DM
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	23,50 DM
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	25,— DM
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	26,50 DM
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	28,— DM
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	29,50 DM
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	32,— DM
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	34,50 DM
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	37,50 DM
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	40,50 DM
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	44,50 DM
über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	49,— DM
über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	54,— DM
über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	89,— DM
über 15 000 kg bis zu 16 000 kg	124,— DM
über 16 000 kg	130,— DM

insgesamt jedoch nicht mehr als 3 700 DM;

2. für Kraftfahrzeuganhänger

bis zu 2 000 kg	22,— DM
über 2 000 kg	23,50 DM

insgesamt jedoch nicht mehr als 300,— DM.

(2) Für gebietsfremde Fahrzeuge beträgt die Steuer, wenn sie tageweise entrichtet wird, in der Zeit vom 1. Mai 1990 bis zum 31. Dezember 1993 für jeden ganz oder teilweise im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugebrachten Kalendertag abweichend von § 9 Abs. 3 Nr. 2

1. bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von
   a) bis 7 500 kg — 3,— DM
   b) mehr als 7 500 kg bis 15 000 kg — 9,— DM
   c) mehr als 15 000 kg — 20,— DM
2. bei Kraftfahrzeuganhängern — 2,— DM."

2. An § 10 wird folgender Absatz angefügt:

„(6) Die Absätze 1 bis 4 sind in der Zeit vom 1. Mai 1990 bis zum 31. Dezember 1993 nicht anzuwenden."

3. § 15 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 9 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

b) Folgende Nummer wird angefügt:

„10. die vorzeitige Aufhebung der zeitlich befristeten Änderungen in §§ 9a und 10 Abs. 5, wenn sich die Belastung mit sonstigen Abgaben in wesentlichem Umfang ändert. Die Aufhebung kann sich auf Teile der Änderungen oder auf eine Anpassung einzelner Steuersätze beschränken."

4. Folgender § 19 wird angefügt:

„§ 19

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486), wird wie folgt geändert:

§ 35 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 8 wird das Wort „oder" hinter dem Wort „Rechtsvorschriften" durch ein Komma ersetzt.

b) In Nummer 9 wird der Punkt durch das Wort „oder" ersetzt.

c) Folgende Nummer wird angefügt:

„10. zur Verfolgung von Ansprüchen nach dem Straßenbenutzungsgebührengesetz."

Artikel 4

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Mai 1990 in Kraft.

(2) Das Straßenbenutzungsgebührengesetz, §§ 9a, 10 Abs. 6 und § 15 Abs. 1 Nr. 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und § 35 Abs. 1 Nr. 10 des Straßenverkehrsgesetzes treten mit Ablauf des Jahres 1993 außer Kraft. Zur Verfolgung von Ansprüchen, die vor Ablauf des Jahres 1993 entstanden sind, sind die genannten Vorschriften auch über diesen Zeitpunkt hinaus weiter anzuwenden.

Begründung

I. Allgemeines

1. Ziele des Gesetzentwurfes

Mit dem Gesetzentwurf verfolgt die Bundesregierung zwei Ziele:

— Durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für die schweren Fahrzeuge auf ein mittleres europäisches Niveau sollen die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Bundesrepublik Deutschland und den Güterkraftverkehrsunternehmen aus anderen Ländern angeglichen werden.

— Die Straßenbenutzungsgebühr soll dafür sorgen, daß der Beitrag der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Lkw zur Deckung der Wegekosten insgesamt nicht verringert wird und der unzureichende Beitrag des gebietsfremden Lkw zur Deckung der Wegekosten erhöht wird.

a) Angleichung der Wettbewerbsbedingungen

Mit der Schaffung eines europäischen Binnenmarktes, die nach dem EWG-Vertrag bis zum 1. Januar 1993 vorgesehen ist, muß die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen einhergehen.

Im Mai 1985 hat der Europäische Gerichtshof den Rat der Europäischen Gemeinschaft verpflichtet, in angemessener Zeit die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Verkehrs herzustellen. Seitdem geht die Liberalisierung insbesondere des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zügig voran. Ab 1993 sollen mengenmäßige Beschränkungen entfallen.

Dagegen zeichnen sich in der Europäischen Gemeinschaft bei der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf dem wichtigen Sektor der verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben (Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenutzungsgebühren) kurzfristig keine Fortschritte ab. Insbesondere wirken sich Unterschiede in der Kraftfahrzeugsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr erheblich wettbewerbsverzerrend aus, da die Kraftfahrzeugsteuern für die Unternehmen fixe, nicht fahrgebietsabhängige Kosten sind. Die Mitgliedstaaten haben sich durchweg gegenseitig von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Kraftfahrzeugsteuer in der Bundesrepublik Deutschland liegt weit über dem europäischen Durchschnitt.

Eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen kann nur unter Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen Kraftfahrzeugsteuern und Straßenbenutzungsgebühren erfolgen, da diese sich in der Regel im Aufkommen gegenseitig ergänzen.

Einige Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft (Frankreich, Italien, Griechenland, Spanien und Portugal) erheben von Inländern und Ausländern Autobahnbenutzungsgebühren. Die Schweiz und Österreich erheben von inländischen und ausländischen Nutzfahrzeugen eine Schwerverkehrsabgabe bzw. einen Straßenverkehrsbeitrag. Straßenbenutzungsgebühren bewirken, solange sie nur in einigen Staaten erhoben werden, eine Lastenverschiebung zwischen den verschiedenen Staaten.

In der Europäischen Gemeinschaft wird eine Angleichung der verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben seit 1965 vergeblich versucht. Der Rat hat sich nicht auf einheitliche Bemessungsgrundlagen einigen können; dies wäre aber erste Voraussetzung für eine Angleichung der Steuersätze gewesen. Eine Angleichung der Steuersätze erscheint auch wegen der Verflechtung mit anderen Abgaben und wegen der unterschiedlichen Bedeutung für die nationalen Haushalte kurzfristig wenig aussichtsreich.

Seit Januar 1988 hat die EG-Kommission einen neuen Ansatz auf der Grundlage des Territorialitätsprinzips vorgeschlagen. Das Territorialitätsprinzip ist ein geeigneter Weg, um Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen und die Abgaben an den Wegekosten auszurichten. Bis zu einem Beschluß des Rates, der noch nicht abzusehen ist, muß jedoch eine nationale Übergangslösung gefunden werden.

b) Angemessener Beitrag zu den Wegekosten

Eine nationale Lösung zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen muß die Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigen:

— Der Anreiz, für den Gütertransport die Straße zu benutzen, würde künstlich erhöht, wenn der Staat auf einen angemessenen Beitrag des Straßengüterverkehrs zur Deckung der Wegekosten verzichten würde. Die Umwelt würde zusätzlich belastet.

— Der Straßengüterverkehr nimmt ständig zu. Von 1977 bis 1987 ist die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs im Bundesgebiet von 113,8 Mrd. tkm auf 144,5 Mrd. tkm gewachsen. Im binnenländischen Güterfernverkehr ist der Anteil der Straße an der Verkehrsleistung von 1966 bis 1987 von 23,0% auf 45,7% gestiegen.

— Das Straßennetz ist an vielen Stellen überlastet. Sein weiterer Ausbau ist kostspielig und stößt bereits an seine Grenzen.

Die Problematik der Anlastung der Wegekosten kann ohne Einbeziehung des gebietsfremden Lkw nicht gelöst werden, da die Beteiligung gebietsfremder Lkw am Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland immer größer wird.

— Das Verkehrsaufkommen der Straße im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist von 1966 bis 1987 von 27,7 Mio. t auf 136,0 Mio. t angewachsen. Am grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr haben gebietsfremde Lkw einen Anteil von ca. 65 %.

— Die vorgesehene Einführung der Kabotage verstärkt die Notwendigkeit einer Einbeziehung gebietsfremder Lkw in die Anlastung der Wegekosten.

2. Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen aus der Bundesrepublik Deutschland

Für die Unternehmen können die Straßenbenutzungsgebühr und die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer je nach eingesetzten Fahrzeugen zu Mehr- oder Minderbelastungen gegenüber der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer führen. Dies ist eine unvermeidliche Folge der im Grundsatz unterschiedlichen Systeme von Straßenbenutzungsgebühr und Kraftfahrzeugsteuer. Die Straßenbenutzungsgebühr und die Kraftfahrzeugsteuer sind grundsätzlich unterschiedliche Abgaben mit unterschiedlichen Anknüpfungstatbeständen, die unterschiedlichen Gläubigern zustehen und unterschiedlich verwaltet werden. Eine Verrechnung der Abgabenbelastungen, z. B. Anrechnung der Straßenbenutzungsgebühr auf die Kraftfahrzeugsteuer, ist daher nicht möglich.

Ein Vergleich der bisherigen Abgabenbelastungen mit den in diesem Gesetzentwurf vorgesehenen Abgabenbelastungen für einzelne Fahrzeuggruppen ist am Ende dieser Begründung beigefügt.

3. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Auf der Grundlage der Fahrzeugbestände am 1. Juli 1989 werden die Gebühreneinnahmen auf 1 121 Mio. DM (einheimische Fahrzeuge 865 Mio. DM, gebietsfremde Fahrzeuge 256 Mio. DM) geschätzt. Bei einer zu erwartenden Zunahme des Bestandes an schweren Fahrzeugen von rd. 2 % jährlich werden die Einnahmen ab 1990 wie folgt geschätzt (in Mio. DM):

	1990 (1. Mai bis 31. Dezember)	1991	1992	1993
einheimische Fahrzeuge	588	900	918	936
gebietsfremde Fahrzeuge	174	266	271	276
	762	1 166	1 189	1 212

Auf der Grundlage der Fahrzeugbestände vom 1. Juli 1989 beträgt der jährliche Einnahmeausfall der Länder durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer 874 Mio. DM. Bei einer zu erwartenden Zunahme des Bestandes an schweren Fahrzeugen um rd. 2 % jährlich ergeben sich für den Zeitraum von 1990 bis 1993 folgende Einnahmeminderungen (in Mio. DM):

1990 (1. Mai bis 31. Dezember)	1991	1992	1993
594	909	927	946

Inwieweit es Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte geben wird, wird davon abhängen, inwieweit die Länder — entsprechend ihrer bisherigen Praxis bei der Kraftfahrzeugsteuer — die Gemeinden am Gebührenaufkommen beteiligen.

Die Ausführung des Gesetzes wird einmalige Kosten von ca. 8 Mio. DM und laufende Kosten von jährlich ca. 16,5 Mio. DM (Zoll ca. 9 Mio. DM, Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ca. 7,5 Mio. DM) verursachen. In den laufenden Kosten sind die Personalkosten der Zollbehörden enthalten. Dort werden keine neuen Stellen benötigt, sondern es wird vorhandenes Personal der Zollbehörden eingesetzt werden.

4. Auswirkungen auf die Preise

Die sich durch die Senkung der Kfz-Steuer und die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr ergebenden Mehr- bzw. Minderbelastungen können sich je nach Wettbewerbslage preiserhöhend bzw. preissenkend auswirken. Die zusätzliche Belastung ausländischer Fahrzeuge mit der Straßenbenutzungsgebühr wirkt sich allein kosten- und damit tendenziell preiserhöhend aus. Mögliche Preisveränderungen lassen sich jedoch im voraus nicht quantifizieren; sie dürften aber in Anbetracht der in der Regel nur geringen Transportkostenanteile am Warenpreis kaum ins Gewicht fallen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu § 1

Absatz 1 führt eine Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lastfahrzeuge ein, beschränkt jedoch die Gebührenpflicht auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften.

Welche Anlagen zu den Bundesfernstraßen gehören, ergibt sich aus § 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Dazu gehören auch die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen. Der Bereich der geschlossenen Ortschaft ist durch das Zeichen 310 der Straßenverkehrsordnung (StVO) bestimmt.

Die Beschränkung der Gebührenpflicht auf Bundesfernstraßen ist gerechtfertigt, weil der Schwerlastverkehr insgesamt fast 80%, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge fast 90% ihrer außerörtlichen Fahrleistungen auf Bundesfernstraßen erbringen.

Die Beschränkung der Gebührenpflicht auf Bundesfernstraßen bringt in die Gebühr ein Element der Fahrleistungsabhängigkeit: Fahrzeuge, die keine außerörtlichen Bundesfernstraßen benutzen, erbringen in aller Regel auch nur geringe Fahrleistungen.

Die Beschränkung der Gebührenpflicht auf Bundesfernstraßen hält den Verwaltungs- und Kontrollaufwand in Grenzen: Die Länge der Bundesfernstraßen beträgt weniger als 10% der Länge des gesamten Straßennetzes der Bundesrepublik Deutschland.

Ein Ausweichen des Verkehrs von den Bundesfernstraßen auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ist kaum zu befürchten, da diese Straßen über den Nahbereich hinaus kein geschlossenes Netz bilden und häufig aufgrund von Gewichtsbeschränkungen für den Schwerlastverkehr nicht durchgehend befahrbar sind.

Bundesstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften werden von der Gebührenpflicht ausgenommen, weil:

— sie innerhalb geschlossener Ortschaften oft nicht ohne weiteres als solche erkennbar sind, so daß keine ausreichende Rechtssicherheit gegeben wäre,

— bei einer Gebührenpflicht der innerörtlichen Bundesstraßen erhebliche Gefahr bestünde, daß der Verkehr auf gebührenfreie Nebenstraßen ausweicht,

— Kontrollen den Verkehrsfluß empfindlich stören würden.

Straßen in Berlin werden insgesamt von der Gebührenpflicht ausgenommen, weil in Berlin auch die Bundesautobahnen mit einem außergewöhnlich hohen Anteil vom örtlichen Verkehr genutzt werden und dieser Verkehr nicht zum Ausweichen auf das nachgeordnete örtliche Straßennetz veranlaßt werden soll.

Das Überqueren von Bundesfernstraßen auf dem kürzesten Wege wird nicht gebührenpflichtig gemacht. Hierzu gehört insbesondere das rechtwinklige Kreuzen, aber auch das Überqueren über eine versetzte Kreuzung.

Die Gebührenpflicht wird auf den Schwerlastverkehr beschränkt. Vom Schwerlastverkehr gehen besondere Kostenbelastungen für den Straßenbaulastträger aus. Insbesondere bewirkt der Schwerverkehr beim Straßenoberbau

— Ermüdungen der Baustoffe infolge von Schubspannungen innerhalb der Befestigung;

— Verformungen von Asphaltbefestigungen.

Beide nehmen mit steigender Achslast der Fahrzeuge überproportional zu. Bei kleinen Fahrzeugen sind dagegen diese Faktoren vernachlässigbar gering. Auch die Fahrleistungen der großen Fahrzeuge sind erheblich größer als diejenigen der kleinen Fahrzeuge.

Hinzu kommen noch folgende besondere Belastungen durch den Schwerverkehr:

— Anforderungen an die Trassierung (Linienführung und Querschnitte)

— Dimensionierung von Nebenanlagen (Stellflächen in Tank- und Rastanlagen)

— Neubau und Erhaltung von Brücken

— Behinderungen des Verkehrsflusses

— Lärmschutz

— Unfälle.

Die Investitionsausgaben für den Straßenoberbau der Bundesfernstraßen betrugen 1988 ca. 1,73 Mrd. DM. Davon sind ca. 70%, das sind 1,23 Mrd. DM, dem Schwerverkehr zuzurechnen.

Absatz 2 beschränkt die Gebührenpflicht auf Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge.

Der Begriff des Lastkraftwagens wie der des Lastzuges ist durch Sprachgebrauch und praktische Übung hinreichend klar bestimmt. Die verschiedenen Arten von Lastkraftwagen und Anhängern sind in einem vom Kraftfahrt-Bundesamt aufgestellten systematischen Verzeichnis der Fahrzeug- und Aufbauarten im einzelnen aufgeführt. Die Bestimmung des Begriffs des Sattelkraftfahrzeuges ergibt sich aus § 32 Abs. 1 Nr. 1b StVZO.

Für Omnibusse wird keine Gebührenpflicht vorgesehen, weil

— die Zahl der dreiachsigen Omnibusse über 18 t zulässiges Gesamtgewicht gering ist (Juli 1988: 6 000 von insgesamt 70 000 Omnibussen),

— Omnibusse insbesondere im öffentlichen Personenverkehr eingesetzt werden und dessen Fahrleistungen auf dem außerörtlichen Netz der Bundesfernstraßen gering sind.

Bei den Zugmaschinen, die nicht Sattelzugmaschinen sind, bei den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und bei den sonstigen Kraftfahrzeugen im Sinne der Anlage VIII zur StVZO wird auf eine Gebührenpflicht verzichtet, weil die Fahrleistungen dieser Fahrzeuge, soweit sie drei oder mehr Achsen und ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 18 t haben, im allgemeinen gering sind.

Die Gebührenpflicht wird auf Lkw, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit mindestens drei Achsen und mehr als 18 t zulässiges oder tatsächliches Gesamtgewicht beschränkt. Maßgebend hierfür sind folgende Gründe:

— Auf diese Fahrzeugarten sind mehr als 93% der Beanspruchung des Straßenoberbaues durch alle Lastfahrzeuge zurückzuführen.

- Der Verwaltungs- und Kontrollaufwand wird durch den Ausschluß von (Juli 1988) fast 1,25 Millionen zweiachsiger Lkw, davon ca. 150 000 mit zulässigem Gesamtgewicht über 12 t, erheblich begrenzt.
- Die Anknüpfung an drei oder mehr Achsen bietet einen einfachen und relativ zuverlässigen Anhaltspunkt für die Kontrolle. Umgehungen der Gebührenpflicht (etwa durch „papiermäßige" Ablastung) werden erschwert.
- Die Gewichtsgrenze von 18 t ist nahezu identisch mit der Grenze zwischen zwei- und dreiachsigen Lkw: zweiachsige Lkw mit einem Gesamtgewicht über 18 t sind in aller Regel unzulässig, dreiachsige Lkw mit einem Gesamtgewicht von 18 t oder weniger in aller Regel unwirtschaftlich.

Die vorgesehene Beschränkung der Gebührenpflicht läßt sich auch unter dem Gesichtspunkt der Straßenbeanspruchung rechtfertigen:

- Die Bestandsverzeichnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes lassen eine klare Tendenz erkennen, die höchsten jeweils bei einer bestimmten Achszahl zulässigen Gesamtgewichte in Anspruch zu nehmen.
- Die Straßenbeanspruchung durch die schweren, für den überörtlichen Verkehr typischen dreiachsigen Lkw und erst recht die Straßenbeanspruchung durch die schweren dreiachsigen Kombinationen liegt deutlich über der Straßenbeanspruchung durch die schweren zweiachsigen Lkw.

In die Gebührenpflicht werden nicht nur Lkw, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge einbezogen, deren zulässiges Gesamtgewicht 18 t überschreitet, sondern auch Lkw, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge, deren tatsächliches Gesamtgewicht 18 t überschreitet. Letztere schädigen die Straße mindestens in gleichem Maße wie erstere, außerdem soll eine Umgehung der Gebührenpflicht durch papiermäßige Ablastung möglichst verhindert werden. Die Vorschriften der StVZO bleiben unberührt; unzulässige Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts werden also nicht durch Zahlung der Gebühr für das tatsächliche Gesamtgewicht erlaubt. Vielmehr kommen gebührenrechtliche Folgen zu möglichen Sanktionen nach dem Straßenverkehrsrecht hinzu.

Zu § 2

Die Gebührenbefreiungen des Satzes 1 Nr. 1 bis 3 betreffen Fahrzeuge, die für hoheitliche Zwecke eingesetzt werden. Zu Fahrzeugen, die für Zwecke des Katastrophenschutzes eingesetzt werden, gehören auch die im Dienst des technischen Hilfswerkes eingesetzten Fahrzeuge.

Die Gebührenbefreiung für Fahrzeuge, die ausschließlich für den Verkehr mit Containern und Wechselbehältern eingesetzt werden (Satz 1 Nr. 4), trägt der Tatsache Rechnung, daß im kombinierten Verkehr die Straßenbenutzung erheblich verringert wird. Für den Verkehr mit Containern und Wechselbehältern, der zahlenmäßig stark ins Gewicht fällt, bietet die Gebührenbefreiung einen einfachen Weg, der wenig Verwaltungsaufwand verursacht. Für den kombinierten Verkehr mit Anhängern und Sattelanhängern sowie für die sog. Rollende Landstraße wurde dagegen die dem Einzelfall eher gerecht werdende Gebührenerstattung gewählt (§ 10).

Die Zweckbestimmung der Fahrzeuge muß äußerlich erkennbar sein, um eine einfache Kontrolle auf der Straße zu ermöglichen. Die Erkennbarkeit kann sich ergeben aus der Bauart, der Farbe, einem allgemein bekannten Abzeichen, aus dem amtlichen Kennzeichen oder durch Beschriftung.

Nach Satz 3 sind Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge von der Gebühr befreit, wenn entweder das Motorfahrzeug oder der Anhänger bzw. Sattelanhänger die Voraussetzungen der Befreiung erfüllt. Diese Regelung berücksichtigt, daß § 1 keine Gebühr allein für Sattelzugmaschinen, Sattelanhänger oder Anhänger kennt. Der Lastzug wird mit dem Sattelkraftfahrzeug gleichbehandelt.

Zu § 3

§ 3 bestimmt die Gebührenschuldner.

Die Bestimmung der Gebührenschuldner knüpft auch bei Fahrzeugkombinationen stets an das Motorfahrzeug an, weil ohne das Motorfahrzeug keine Straßenbenutzung möglich ist und das Motorfahrzeug von Fall zu Fall mit verschiedenen Anhängern fahren kann.

Als Gebührenschuldner werden vorgesehen:

- der Halter, weil dieser zunächst dafür verantwortlich ist, daß das Fahrzeug in den Verkehr gebracht wird,
- derjenige, der über den Gebrauch des Motorfahrzeuges bestimmt, dies kann neben dem Halter z. B. ein Mieter sein,
- der Fahrer, weil dieser im Einzelfall eigene Entscheidungen darüber treffen kann, zu welcher Zeit welche Straßen befahren werden, und weil — z. B. bei ausländischen Fahrzeugen — es im Einzelfall schwierig sein kann, den Gebührenanspruch bei anderen Personen durchzusetzen.

Die Bezeichnung „Person" im Gesetz umfaßt natürliche Personen, juristische Personen und Mehrheiten von Personen (z. B. Handelsgesellschaften).

Mehrere Schuldner haften als Gesamtschuldner.

Über den gesetzlich bestimmten Kreis der Gebührenschuldner hinaus können auch andere Personen die Gebührenschuld übernehmen oder erfüllen.

Zu § 4

Die Einziehung und Verwaltung der Gebühren wird den Hauptzollämtern übertragen.

Die Befugnis des Bundes zur Begründung dieser neuen Verwaltungskompetenz stützt sich auf Artikel 87 Abs. 3 Satz 2 GG. Der danach vorausgesetzte

dringende Bedarf für die Übertragung der neuen Aufgabe auf die Zollverwaltung ergibt sich aus folgenden Gründen:

- Einerseits wird eine im gesamten Bundesgebiet zentral gesteuerte Verwaltung benötigt. Denn es muß ein zentrales, DV-gestütztes Rechnungswesen aufgebaut werden. Das Gebührenaufkommen muß zwischen Bund und Ländern verteilt werden. Es wird eine intensive Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Stellen erforderlich sein, die ihrerseits möglichst nur mit einer Verwaltung zusammenarbeiten wollen.
- Andererseits muß eine genügend ortsnahe Verwaltung vorhanden sein, damit für die Entgegennahme von Gebührenzahlungen und für die Ausgabe von Bescheinigungen ein hinreichend flächendeckendes Netz angeboten werden kann. Dies erfordert eine Bundesverwaltung mit eigenem Unterbau; der Einsatz einer Bundesoberbehörde wäre unzureichend.

Die Zuständigkeiten der Hauptzollämter richten sich nach dem Finanzverwaltungsgesetz. Es ist vorgesehen, durch Rechtsverordnung aufgrund von § 12 Abs. 3 des Finanzverwaltungsgesetzes einzelne, zur zentralen Erledigung geeignete Aufgaben dem Hauptzollamt Trier in ausschließliche Zuständigkeit zuzuweisen.

Zu § 5

Anders als die Autobahngebühr in anderen Ländern wird die Straßenbenutzungsgebühr in der Bundesrepublik Deutschland nicht pro Fahrt, sondern für einen bestimmten Zeitraum erhoben. Auf diese Weise werden empfindliche Eingriffe in den Verkehrsfluß, störende Grenzaufenthalte und hoher Verwaltungsaufwand vermieden. Innerhalb des Zeitraumes, für den die Gebühr entrichtet wird, ist eine unbestimmte Zahl von Fahrten zulässig.

Absatz 1 läßt eine Bestimmung der Entrichtungszeiträume nach Tagen, Wochen, Monaten und Jahr zu.

Absatz 2 bestimmt Beginn und Dauer des Entrichtungszeitraumes für Gebühren, die für weniger als eine Woche entrichtet werden. Der Beginn des Entrichtungszeitraumes kann bis auf die Stunde bestimmt werden, jeder Tag wird — abweichend von §§ 187, 188 BGB — vom Beginn des so bestimmten Entrichtungszeitraumes an mit 24 Stunden berechnet. Dies ist vor allem notwendig, weil zahlreiche, nur wenige Stunden dauernde Fahrten bei Nacht, d. h. häufig an zwei Kalendertagen erfolgen.

Absatz 3 legt den Beginn des Entrichtungszeitraumes für Gebühren, die für eine Woche und länger entrichtet werden, auf den Beginn eines frei wählbaren Kalendertages fest. Das Ende des Entrichtungszeitraumes bestimmt sich nach §§ 187, 188 BGB.

Zu § 6

§ 6 Satz 1 sieht als Regelfall die Entrichtung der Gebühr für ein bestimmtes, d. h. für ein mit seinem amtlichen Kennzeichen benanntes Motorfahrzeug vor. Dieses kann die Straße für sich allein oder in Kombination mit einem (unbestimmten) Anhänger oder Sattelanhänger benutzen.

Satz 2 regelt die personengebundene Gebühr.

Wird die Gebühr für drei Monate oder mehr entrichtet, so kann die Gebühr für die Straßenbenutzung durch ein unbestimmtes Motorfahrzeug, das für eine vor oder bei der Gebührenentrichtung genannte Person zugelassen ist, entrichtet werden. Die Gebühr wird nur für die Straßenbenutzung durch jeweils ein Motorfahrzeug zur gleichen Zeit entrichtet. Die Einhaltung dieser Beschränkung wird dadurch gewährleistet, daß für die Entrichtung einer Gebühr nur eine Bescheinigung (§ 8) ausgegeben wird, die bei der Straßenbenutzung mitzuführen ist. Für die Mitführung von Anhängern oder Sattelanhängern gilt das gleiche wie bei der Entrichtung der Gebühr für ein bestimmtes Motorfahrzeug.

Die Möglichkeit der Entrichtung der Gebühr für ein unbestimmtes Motorfahrzeug ist neben der Beschränkung der Gebührenpflicht auf die Bundesfernstraßen ein weiteres Mittel, um die Abhängigkeit der Gebühr von der Fahrleistung zu erhöhen. Der Unternehmer kann, wenn eines seiner Motorfahrzeuge sich etwa im Ausland oder überhaupt nicht im Einsatz befindet, für die entrichtete Gebühr ein anderes Motorfahrzeug einsetzen, solange er sich bei der Achszahl und dem zulässigen Gesamtgewicht des Motorfahrzeugs oder der Fahrzeugkombination im Rahmen der entrichteten Gebühr hält. Es wird hiermit dem Unternehmer eine flexible und kostensparende Disposition seines Fahrzeugparks erleichtert. Gleichzeitig wird ihm dadurch ein zusätzlicher Anreiz zur Entrichtung der Gebühr für längere Zeiträume gegeben.

Die Möglichkeit der Entrichtung der Gebühr für ein unbestimmtes Motorfahrzeug bedarf der Einschränkung, daß die Gebühr nur für ein Motorfahrzeug als entrichtet gilt, das für die bei oder vor der Gebührenentrichtung benannte Person zugelassen ist. Eine freie Übertragbarkeit der Bescheinigung würde dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Gebühr widersprechen.

Die Möglichkeit der Gebührenentrichtung für ein unbestimmtes Motorfahrzeug wird auf eine Gebührenentrichtung für drei Monate oder mehr beschränkt, da der Unternehmer die Dispositionen für einen kürzeren Zeitraum leichter übersehen kann und insoweit kaum ein Bedürfnis für eine Gebührenentrichtung für ein unbestimmtes Motorfahrzeug besteht.

Zu § 7

§ 7 bestimmt die Gebührensätze.

Absatz 1 bestimmt die fahrzeuggebundene Gebühr für ein Jahr. Die Gebühr wird bei Fahrzeugkombinationen nicht — wie im Regelfall die Kraftfahrzeug-

steuer — für das Motorfahrzeug und den Anhänger getrennt, sondern — weil dies dem Charakter der Straßenbenutzungsgebühr als Entgelt für die Straßenbeanspruchung besser gerecht wird — für die Gesamtkombination entrichtet.

Die Gebühr wird entsprechend der Straßenbeanspruchung nach Zahl der Achsen, zulässigem Gesamtgewicht und Zeit gestaffelt. Eine Bemessung der Gebühr nach Achslast und Fahrleistung, die der Straßenbeanspruchung noch genauer entspräche, ist praktisch nicht durchführbar und würde vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr zu unüberwindbaren Schwierigkeiten führen.

Da die Bescheinigungen dezentral im Inland und Ausland ausgegeben werden und der Verkehrsteilnehmer selbst die Höhe der Gebühr berechnen muß, wird ein leicht überschaubares Gebührensystem benötigt. Das Gebührensystem muß sich daher auf möglichst wenige Gebührensätze beschränken.

Die Gebührenklassen werden zunächst nach Zahl der Achsen unterteilt:

- Lkw, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit drei Achsen
- Lkw, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit vier Achsen
- Lkw, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge mit fünf oder mehr Achsen.

Bei allen Achszahlen wird eine weitere Unterteilung nach dem zulässigen Gesamtgewicht vorgenommen. Die Unterteilung innerhalb der verschiedenen Achszahlen ist jedoch aus folgenden Gründen unterschiedlich:

a) Die dreiachsigen Lkw haben zur Zeit ein zulässiges Gesamtgewicht von höchstens 24 t. Aufgrund der Richtlinie 89/338/EWG wird zur Zeit eine Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorbereitet, durch die das zulässige Gesamtgewicht auf 26 t erhöht werden wird. Das zulässige Gesamtgewicht der dreiachsigen Fahrzeugkombinationen beträgt 27 t. Da die Gebührenpflicht insgesamt erst bei einem zulässigen Gesamtgewicht oberhalb von 18 t beginnen soll, ist bei den dreiachsigen Lkw und Fahrzeugkombinationen eine Unterteilung in zwei Gewichtsklassen ausreichend.

b) Die vierachsigen Lkw haben ein zulässiges Gesamtgewicht von höchstens 32 t, die vierachsigen Fahrzeugkombinationen zur Zeit von 35 t. Aufgrund der Richtlinie 89/338/EWG wird dieses Gesamtgewicht durch die o. g. Änderungsverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung auf 36 t, bei Sattelkraftfahrzeugen mit straßenschonender Bauweise auf bis zu 38 t erhöht werden. Hier wird eine Unterteilung in fünf Gebührenklassen vorgenommen, da vierachsige Fahrzeugkombinationen in allen zulässigen Gesamtgewichten über 18 t in erheblicher Anzahl vorkommen und die Straßenbeanspruchung bei gleicher Achszahl je nach Gesamtgewicht sehr unterschiedlich ist. Die Unterteilung wird mit steigendem zulässigem Gesamtgewicht zunehmend verfeinert, da die Straßenbeanspruchung mit zunehmendem Gesamtgewicht progressiv zunimmt und bei einer zu groben Unterteilung in den oberen Gewichtsklassen zu starke Sprünge in der Höhe der Gebühr in Kauf genommen werden müßten. Die Unterteilung wird deshalb wie folgt vorgenommen:

   - über 18 t bis 24 t
   - über 24 t bis 30 t
   - über 30 t bis 34 t
   - über 34 t bis 37 t
   - über 37 t.

c) Mehr als vier Achsen haben in aller Regel nur Fahrzeugkombinationen. Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen haben aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in aller Regel ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 38 t; die Tendenz in der Praxis geht aber zunehmend zur grundsätzlich zulässigen Höchstgrenze von 40 t. In besonderen Fällen des kombinierten Verkehrs geht das zulässige Gesamtgewicht bis zu 44 t. Ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 44 t gibt es nur mit Sondergenehmigung. Da das zulässige Gesamtgewicht von Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen in der Regel zwischen 38 t und 40 t liegt, andererseits für die schwersten, nur mit Sondergenehmigung zulässigen Transporte eine höhere Gebühr gerechtfertigt ist, wird bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen eine Aufteilung in zwei Gewichtsklassen vorgenommen, und zwar:

   - bis zu 44 t
   - über 44 t.

Auf folgende Besonderheiten der Gebührensätze ist einzugehen:

- Die Gebührensätze für dreiachsige Lkw und Fahrzeugkombinationen und für die unteren Gewichtsklassen der vierachsigen Lkw und Fahrzeugkombinationen sind weitgehend einheitlich (1 000 DM/2 000 DM). Der Sprung zu dem höheren Gebührensatz erfolgt jedoch bei den dreiachsigen Lkw und Fahrzeugkombinationen bereits über 22 t, bei den vierachsigen Lkw und Fahrzeugkombinationen erst über 24 t zulässiges Gesamtgewicht. Die Differenzierung ist gerechtfertigt, weil bei gleichem Gesamtgewicht, aber unterschiedlicher Achszahl Fahrzeuge mit der geringeren Achszahl eine höhere Straßenbeanspruchung verursachen.
- Die in Zukunft zulässigen vierachsigen Fahrzeugkombinationen mit einem Gesamtgewicht über 37 t werden mit dem gleichen Gebührensatz belegt wie Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 44 t, weil diese in aller Regel keine größere Straßenbeanspruchung als jene verursachen.

Um dem Unternehmer keine zu hohen Zahlungen auf einmal aufzubürden und den Anreiz zur Entrichtung der Jahresgebühr zu verstärken, wird die Möglichkeit

der ratenweisen Zahlung zu bestimmten Zinsen eingeräumt.

Absätze 2 bis 4 bestimmen die Gebühr für einen Monat, eine Woche und einen Tag. Dabei wird von den kürzeren zu den längeren Zeiteinheiten eine Degression vorgesehen, um den Unternehmen einen Anreiz zur Entrichtung der Gebühr für längere Zeiträume zu geben und auf diese Weise den Verwaltungsaufwand zu begrenzen.

Absatz 5 sieht zur Verwaltungsvereinfachung eine Abrundung aller Gebührenbeträge auf volle DM vor.

Absatz 6 legt die Höhe der personengebundenen Gebühr fest. Eine Gebühr für ein unbestimmtes Motorfahrzeug erlaubt intensivere Straßenbenutzung als eine Gebühr für ein bestimmtes Motorfahrzeug. Die Gebühr für ein unbestimmtes Motorfahrzeug muß daher höher sein. Dafür wurden Schätzungen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr über die Ausnutzung der Konzessionen für den allgemeinen Güterfernverkehr (rote Konzessionen) zugrunde gelegt. Die Konzessionen sind wie die hier vorgesehene personengebundene Bescheinigung an das Unternehmen, aber nicht an ein bestimmtes Fahrzeug gebunden, die rote Konzession kann wie die personengebundene Bescheinigung nur für ein Fahrzeug gleichzeitig eingesetzt werden. Die Ausnutzung der roten Konzessionen liegt nach Schätzungen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zwischen 1,2 und 1,3 Fahrzeugen.

Absatz 7 erklärt bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts dasjenige zulässige Gesamtgewicht als für die Gebührenbemessung maßgebend, dem das tatsächliche Gesamtgewicht entspricht.

Zu § 8

Absatz 1 sieht die Ausgabe einer Bescheinigung über die Entrichtung der Gebühr vor. In der Praxis wird ratenweise Zahlung (s. § 6 Abs. 2 Satz 2) oder Stundung der Zahlung nicht selten vorkommen; für diese Fälle wird die Ausgabe der Bescheinigung vor Gebührenentrichtung zugelassen.

Auf eine Plakette wird verzichtet. Für sich allein besitzt eine Plakette nicht genügend Aussagekraft, um der Vielfalt der Gebühren gerecht zu werden. Auch als Ergänzung zur Bescheinigung wäre die Plakette weitgehend ungeeignet. Sie käme nicht in Betracht bei einer personengebundenen Bescheinigung, da diese für verschiedene Fahrzeuge eingesetzt werden kann. Der Nutzen einer Plakette für die Kontrolle wäre allgemein gering, da bei fahrenden Fahrzeugen die Plakette kaum lesbar ist, bei geparkten Fahrzeugen ohne Anwesenheit des Fahrers eine Kontrolle und damit eine Verfolgung von Verstößen kaum möglich ist. Der Verwaltungsaufwand, der mit einer zusätzlich zur Bescheinigung ausgegebenen Plakette verbunden wäre, würde in keinem Verhältnis zu dem Nutzen für die Kontrolle stehen.

Auf eine nach außen sichtbare Mitführung der Bescheinigung (etwa durch Aufhängung hinter der Windschutzscheibe) wird gleichfalls verzichtet. Eine in einem fahrenden Fahrzeug sichtbar gemachte Bescheinigung ist nicht lesbar. Eine in einem geparkten Fahrzeug sichtbar gemachte Bescheinigung ist dem Risiko des Diebstahls oder der Zerstörung ausgesetzt, es können jedoch nur fahrzeuggebundene, für einen längeren Zeitraum ausgestellte Bescheinigungen ersetzt werden.

Absatz 2 soll ermöglichen, daß die Gebühr nicht nur auf dem direkten Wege vom Gebührenschuldner zum Hauptzollamt, sondern auch durch Vermittlung privater Stellen (z. B. Gewerbeorganisationen, Kreditkartengesellschaften) im Inland und Ausland entrichtet wird. Dies erlaubt den zügigen Erwerb von Bescheinigungen an Brennpunkten des Straßengüterverkehrs und ist unentbehrlich, damit keine Grenzaufenthalte wegen der Gebührenentrichtung notwendig werden. Die Einziehung der Gebühr und die Ausstellung von Gebührenbescheinigungen durch private Stellen wäre eine hoheitliche Maßnahme und bedürfte im Inland einer Beleihung, im Ausland würde sie wegen Artikel 24 Abs. 1 GG auf Schwierigkeiten stoßen. Möglich ist jedoch die Entrichtung der Gebühr durch einen Dritten im Auftrage des gesetzlichen Gebührenschuldners. Die Rechtsbeziehungen zwischen dem Gebührenschuldner und dem in seinem Auftrage handelnden Dritten sind privatrechtlicher Natur. Der Auftragnehmer kann dem Gebührenschuldner über die Annahme des Auftrages eine Bescheinigung ausstellen; der Bundesminister der Finanzen kann diese Bescheinigung als einer Gebührenbescheinigung gleichwertig anerkennen. Dies ist unbedenklich, wenn durch einen entsprechenden Vertrag zwischen der Zollverwaltung und dem Dritten die Entrichtung der Gebühr durch den Dritten sichergestellt wird.

Die Vorschriften in Absatz 3 sind erforderlich zum Nachweis der korrekten Entrichtung der Gebühr und zur Verhinderung von Mißbräuchen (Eintragung erst während der Straßenbenutzung, wenn der Fahrer einer Kontrolle ansichtig wird; Rückdatierung).

Absatz 4 verpflichtet den Fahrer zur Mitführung der Bescheinigung während der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen. Die Mitführung der Bescheinigung ist entscheidend für die Kontrolle der Einhaltung der Gebührenpflicht.

Absatz 5 regelt die Berichtigung unrichtig gewordener Bescheinigungen. Da eine solche Berichtigung in aller Regel bei Bescheinigungen, die für kurze Zeiträume ausgestellt sind, nicht erforderlich werden wird, und Mißbräuche (faktische Umwandlung einer fahrzeuggebundenen in eine personengebundene Bescheinigung) verhindert werden sollen, ist es gerechtfertigt, die Berichtigung aller Bescheinigungen — auch der Bescheinigungen nach Absatz 2 — den Hauptzollämtern vorzubehalten.

Absatz 6 läßt die Ausgabe einer Ersatzbescheinigung für verlorengegangene Bescheinigungen nur bei der fahrzeuggebundenen Bescheinigung zu. Bei der personengebundenen Bescheinigung besteht die Gefahr des Mißbrauchs (Beschaffung einer „Ersatzbescheinigung" als unentgeltliche zweite Bescheinigung). Die Ausgabe einer Ersatzbescheinigung für eine fahrzeuggebundene Bescheinigung setzt voraus, daß die ausgebende Stelle zuverlässige Kenntnis über die Da-

ten der verlorengegangenen Bescheinigungen besitzt. Eine Registrierung der Daten aller ausgegebenen Bescheinigungen würde unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand verursachen. Die Ausgabe von Ersatzbescheinigungen muß deshalb auf die Fälle beschränkt werden, in denen die Gebühr für mindestens sechs Monate entrichtet war.

Zu § 9

Absatz 1 sieht, dem Wesen der Benutzungsgebühr entsprechend, vor, daß die Gebühr bei vorzeitigem Ende der Benutzung anteilig erstattet wird.

Absatz 2 bemißt die Gebührenerstattung so, daß der Unternehmer im Ergebnis die volle Gebühr für den Zeitraum zahlt, den er bereits ausgenutzt hat.

Absatz 3 schließt die Erstattung von nur tageweise entrichteten Gebühren und während der ersten drei Monate die Erstattung personengebundener Gebühren aus. Ist die Gebühr nur tageweise entrichtet worden, so stünde der Verwaltungsaufwand der Erstattung in der Regel außer Verhältnis zu dem Nutzen der Erstattung für den Unternehmer. Auch wäre hier häufig die Rückgabe der Bescheinigung vor Ablauf des Entrichtungszeitraumes nicht möglich. Dies wiederum würde zu erheblichen Unsicherheiten darüber führen, wie lange die Bescheinigung tatsächlich genutzt wurde. Bei einer personengebundenen Bescheinigung müssen die ersten drei Monate des Entrichtungszeitraumes von der Erstattung ausgeschlossen werden, weil anderenfalls über den Umweg der Erstattung personengebundene Bescheinigungen für weniger als drei Monate erworben werden könnten.

Zu § 10

Gebühren für ein Fahrzeug, das im Huckepackverkehr eingesetzt wird, sind zu erstatten, soweit das Fahrzeug auf der Schiene transportiert wird und daher die Straße nicht benutzt. Die Erstattung erfolgt aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung nur einmal in zwölf Monaten, auch wenn Gebühren nicht jahresweise, sondern nur für kürzere Zeiträume entrichtet wurden.

Absatz 1 sieht eine Erstattung aller für die betreffenden zwölf Monate entrichteten Gebühren vor für den Fall, daß ein bestimmtes Motorfahrzeug mit oder ohne Anhänger 180mal auf der Schiene befördert wurde. Dabei wird davon ausgegangen, daß auf das Jahr 240 Verkehrstage entfallen und daß das Fahrzeug bei 180 Schienentransporten überwiegend im Huckepackverkehr eingesetzt wird.

Bei weniger als 180 Schienentransporten ist eine anteilige Erstattung auf der Grundlage einer Jahresgebühr vorgesehen, jedoch zur Vermeidung unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwandes erst ab 45 Schienentransporten. Bei anteiliger Erstattung wird die Jahresgebühr zur Grundlage der Erstattung genommen, damit derjenige, der die geforderte Zahl von Schienentransporten in kürzerer Zeit erreicht und die Gebühr nur für einen Teil des Jahres entrichtet hat, nicht schlechter gestellt wird als derjenige, der die geforderte Zahl von Schienentransporten erst in einem Jahr erreicht und die Gebühr jahresweise entrichtet hat. Damit die anteilige Erstattung der Jahresgebühr nicht zu einer Erstattung über die tatsächlich entrichteten Gebühren hinaus führt, wird die Erstattung auf die tatsächlich entrichteten Gebühren beschränkt.

Absatz 2 regelt die Erstattung für den Fall, daß nicht das Motorfahrzeug, sondern nur Anhänger oder Sattelanhänger auf die Schiene geliefert werden. Die Erstattung wird nicht an die Auflieferung mit einem bestimmten Motorfahrzeug, sondern an die Auflieferung durch eine bestimmte Person geknüpft, weil der Unternehmer nicht gezwungen sein soll, stets das gleiche Motorfahrzeug für die Auflieferung einzusetzen, und weil die Kontrolle des nicht auf die Schiene gelieferten Motorfahrzeugs mit unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand verbunden wäre. Ebenfalls aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung erfolgt die Erstattung nicht pro Fahrt, sondern pro Auflieferung auf die Schiene. Es wird davon ausgegangen, daß der einzelne Unternehmer etwa gleich oft Anhänger oder Sattelanhänger auf die Schiene aufliefert und von der Schiene abholt. Die Erstattung wird von der Auflieferung im kombinierten Verkehr Straße-Schiene, d. h. mit Vorlauf auf der Straße, auf einem Umschlagbahnhof in der Bundesrepublik Deutschland abhängig gemacht, weil anderenfalls eine Erstattung auch für Auflieferungen bei Transporten in Betracht käme, für die keine Straßenbenutzungsgebühren zu zahlen sind (z. B. Auflieferung in einem deutschen Seehafen, Beförderung auf der Schiene zu einem im Ausland gelegenen Umschlagbahnhof). Bei der Erstattung wird von der fahrzeuggebundenen Gebühr für die Gebührenklasse 5 ausgegangen, weil die fünfachsige Kombination mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 44 t die typische Kombination für den Huckepackverkehr ist und die jeweils tatsächlich eingesetzte Kombination ohne unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand nicht festgestellt werden kann. Es wird pro Auflieferung 1/250 der Jahresgebühr erstattet. Dabei wird davon ausgegangen, daß das Jahr etwa 240 Verkehrstage hat und ein Motorfahrzeug pro Verkehrstag nicht wesentlich mehr als eine Auflieferung und eine Abholung bewältigt. Zur Vermeidung unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwandes wird eine Erstattung erst ab 63 Auflieferungen (ein Viertel von 250) vorgesehen. Da Gebühren für mehrere Fahrzeuge entrichtet worden sein können, kann bei mehr als 250 Auflieferungen auch mehr als eine fahrzeuggebundene Jahresgebühr erstattet werden.

Absatz 3 verlangt zum Nachweis der Voraussetzungen der Erstattung Vorlage der Gebührenbescheinigungen (zur Vermeidung von Übererstattungen) und der Bescheinigungen über den Schienentransport.

Bei Beförderung des Motorfahrzeuges auf der Schiene (Absatz 1) wird eine Bescheinigung für dieses Motorfahrzeug, d. h. eine fahrzeuggebundene Bescheinigung, gefordert, denn eine personengebundene Bescheinigung kann der Unternehmer auch für andere, nur im reinen Straßentransport eingesetzte Motorfahrzeuge nutzen. Bei Auflieferung von Anhängern oder Sattelanhängern kann dagegen, da die Erstat-

tung insgesamt personen- und nicht fahrzeuggebunden ist, jede Art von Gebührenbescheinigung vorgelegt werden.

Zu § 11

Die Einhaltung der Gebührenpflicht kann nur durch Stichproben kontrolliert werden. Eine systematische Kontrolle scheidet aus, weil

- weder die Auffahrt auf die gebührenpflichtigen Straßen im Inland durch Mautstellen kontrolliert werden kann,
- noch lückenlose Kontrollen an den Grenzübergängen erfolgen können,
- noch auf absehbare Zeit eine elektronische Erfassung der Fahrzeugbewegung möglich ist,
- noch durch Plaketten eine dem differenzierten Gebührensystem entsprechende Kontrolle gewährleistet werden kann.

Absatz 1 bestimmt die für die Kontrolle zuständigen Behörden. Die Kontrolle soll im Regelfall durch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr erfolgen, die nach § 54 des Güterkraftverkehrsgesetzes ohnehin in weitem Umfang Straßenkontrollen vornimmt. Daneben sollen auch der Zoll und, soweit sie aus anderem Anlaß ohnehin kontrollieren, die für die Grenzkontrolle zuständigen Stellen (z. B. Bundesgrenzschutz, bayerische Grenzpolizei) und die Polizei der Länder Kontrollen vornehmen können.

Absatz 2 sieht zum Zwecke der Kontrolle ein Anhalterecht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und der Zollbehörden vor. Für die Grenzkontrollbehörden und die Polizei ergibt sich das Anhalterecht aus anderen Gesetzen.

Absatz 3 regelt das Ausmaß der Kontrollen. Neben der Kontrolle der Bescheinigung kann die Kontrolle des Fahrzeugscheins erforderlich sein, um das zulässige Gesamtgewicht zuverlässig festzustellen (insbesondere bei ausländischen Fahrzeugen) oder um zu prüfen, ob gegebenenfalls die Grenzen der personengebundenen Bescheinigung eingehalten wurden.

Die Kontrolle der Beförderungspapiere kann insbesondere erforderlich sein, um festzustellen, ob die Befreiung für den kombinierten Verkehr (§ 2 Satz 1 Nr. 4) zu Recht in Anspruch genommen wird, aber auch um im Falle von Verstößen gegen dieses Gesetz Anhaltspunkte für die Schwere des Verstoßes zu gewinnen.

Die Prüfung des Passes oder des Personalausweises des Fahrers und das Verlangen von Auskünften werden vor allem in Betracht kommen, wenn der Fahrer keine gültige Bescheinigung vorweisen kann und dann die Identität des Fahrers, die ihm gegenüber weisungsberechtigten Personen und die näheren Umstände des Verstoßes festgestellt werden müssen.

Absatz 4 gestattet Kontrollen an den Grenzen zu Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften nur aus Anlaß anderweitiger Kontrollen. Mit zunehmenden Fortschritten bei der Errichtung des europäischen Binnenmarktes werden diese Kontrollen mehr und mehr an Bedeutung verlieren.

Zu § 12

Absatz 1 verpflichtet den Schuldner, d. h. alle in § 3 genannten Personen (ggf. als Gesamtschuldner), zur Entrichtung einer erhöhten Gebühr, wenn der Benutzer der Straße die erforderliche Bescheinigung oder den Fahrzeugschein nicht mitführt oder wenn er sich weigert, eines dieser Dokumente zur Kontrolle auszuhändigen. Die erhöhte Gebühr ist eine pauschalierte Festsetzung der Gebühr für die vor der Kontrolle erfolgte Straßenbenutzung, deren Dauer oft nur schwer festzustellen sein wird. Die erhöhte Gebühr rechtfertigt sich auch aus dem erhöhten Verwaltungsaufwand, der mit der Kontrolle und der nachträglichen Ausstellung einer Bescheinigung verbunden ist.

Nach Absatz 2 ist für die Weiterfahrt die normale Gebühr für einen Tag zu entrichten.

Absatz 3 ermöglicht die Erhebung der erhöhten Gebühr und der Gebühr für die Weiterfahrt am Ort der Kontrolle. Dadurch soll die Sicherheit der Einbringung der Gebühr erhöht und das Verfahren vereinfacht werden. Lediglich für die Polizei wird von der Möglichkeit der Erhebung der Gebühren am Ort der Kontrolle abgesehen, da die Polizei mit den ihr fremden Aufgaben der Einziehung und Abrechnung von Geldbeträgen nicht belastet werden soll.

Ein Verbot der Weiterfahrt kann insbesondere begründet sein, wenn im Bundesgebiet möglicherweise kein zahlungsfähiger Schuldner erreichbar ist, wenn der Fahrer die Aushändigung der verlangten Dokumente zur Prüfung verweigert oder wenn er die verlangten Auskünfte nicht erteilt. Bei der Entscheidung über ein Verbot der Weiterfahrt wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten sein. Einzelheiten dazu können innerdienstlich näher geregelt werden.

Die Verfolgung als Ordnungswidrigkeit bleibt vorbehalten, wird jedoch auf schwere Fälle beschränkt (§ 14).

Zu § 13

Absatz 1 bestimmt die Zuständigkeit für den Erlaß eines Leistungsbescheides. Ein Leistungsbescheid kann in Betracht kommen,

- wenn eine Bescheinigung vorschriftsmäßig erworben, jedoch eine Entrichtung der Gebühr nach Ausgabe der Bescheinigung zugelassen wurde und die Gebühr nicht in angemessener Frist entrichtet wird,
- wenn gebührenpflichtige Straßen unter Verstoß gegen das Gesetz benutzt wurden (Fälle der §§ 12, 14).

Die Hauptzollämter sind auch dann zuständig, wenn die Feststellung des Anspruchs auf erhöhte Gebühr (§ 12) durch eine andere Behörde erfolgte, die erhöhte

Gebühr aber nicht am Ort der Kontrolle erhoben wurde.

Absatz 2 regelt die Verjährungsfrist für den Erlaß von Leistungsbescheiden.

Zu § 14

Die in § 12 vorgesehene Nacherhebung von Gebühren reicht nicht in allen Fällen aus, um die Einhaltung des Gesetzes zu gewährleisten. Es bedarf daneben einer ausreichenden Abschreckung gegen schwere Verstöße, insbesondere gegen die Hinterziehung von Gebühren und gegen Maßnahmen, die darauf abzielen, sich der Kontrolle zu entziehen.

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a betrifft den Fall, daß gebührenpflichtige Straßen mit gebührenpflichtigen Fahrzeugen benutzt werden und weder der Unternehmer noch der Fahrer noch ein Dritter die erforderliche Gebühr entrichtet hat und die Entrichtung der Gebühr auch nicht gestundet wurde.

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe b betrifft den Fall, daß gebührenpflichtige Straßen mit gebührenpflichtigen Fahrzeugen benutzt werden, und zwar eine gültige personengebundene Bescheinigung vorhanden ist, diese aber nicht mitgeführt wird. Dieser Fall kann durchaus gleich schwerwiegend wie die Fälle des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe a sein, nämlich dann, wenn die Bescheinigung gleichzeitig für die Benutzung gebührenpflichtiger Straßen durch ein anderes gebührenpflichtiges Fahrzeug eingesetzt wird.

Absatz 1 Nr. 2 betrifft den Fall, daß der Fahrer die Zeichen und Weisungen der zur Kontrolle befugten Person nicht befolgt, etwa trotz Anhaltegebot die Fahrt fortsetzt und sich dadurch der Kontrolle entzieht.

Absatz 2 sieht eine Bedrohung mit Bußgeld bis zu 10 000 DM vor, weil bei den o. g. Ordnungswidrigkeiten, insbesondere bei wiederholten Verstößen, dem Betroffenen unter Umständen erhebliche Vorteile entzogen werden müssen.

Absatz 3 weist die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten grundsätzlich den Hauptzollämtern zu. Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten gegen gebietsfremde Personen wird jedoch der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr übertragen, da diese hierbei besondere Erfahrungen besitzt (vgl. § 102a Güterkraftverkehrsgesetz, § 8 Abs. 2 Fahrpersonalgesetz, § 10 Abs. 5 Gefahrgutgesetz).

Zu § 15

Die Anlegung eines Registers über abgeschlossene Ordnungswidrigkeitenverfahren ist vor allem erforderlich, um wiederholte Ordnungswidrigkeiten festzustellen. Die Feststellung, ob ein Wiederholungsfall vorliegt, kann von erheblicher Bedeutung für die Höhe der zu verhängenden Geldbuße sein.

Entsprechend den Erfordernissen des Datenschutzes wird in Absatz 1 die Zweckbestimmung und Zweckbindung des Registers und in Absatz 2 der Inhalt des Registers festgelegt. Absatz 3 legt den Adressatenkreis für Übermittlungen fest und läßt dabei keine Durchbrechung der Zweckbindung zu. Absatz 4 bestimmt, wann die Löschung der Eintragungen zu erfolgen hat.

Es ist vorgesehen, als für die Führung des Registers zuständige Stelle das Hauptzollamt Trier zu bestimmen.

Zu § 16

Nach Absatz 1 erhalten die Länder insgesamt einen Anteil am Gebührenaufkommen in Höhe eines bestimmten Vomhundertsatzes, der sich an den Kraftfahrzeugsteuerausfällen orientiert, mindestens aber einen Betrag von 595 Mio. DM für das Jahr 1990 (1. Mai bis 31. Dezember) und von jährlich insgesamt 910 Mio. DM für die Jahre 1991 bis 1993. Der Länderanteil beträgt bei einem geschätzten Gebührenaufkommen von 1 143 Mio. DM 78 %. Das übrige Gebührenaufkommen fließt dem Bund als Träger der Straßenbaulast der Bundesautobahnen und der außerörtlichen Bundesstraßen zu.

Nach Absatz 2 erhält jedes Land einen bestimmten Vomhundertsatz, der seinem Anteil an den geschätzten Mindereinnahmen entspricht.

Die Befugnis zur Aufteilung der Gebühren ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 22 GG. Nach dieser Bestimmung kann der Bundesgesetzgeber nicht nur die Erhebung, sondern auch die Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen regeln. Der Gesetzgeber kann hiernach das Gebührenaufkommen den Ländern, die im Zusammenhang mit der Verwaltung der Bundesfernstraßen die Verwaltungskosten zu tragen haben, zu einem entsprechenden Anteil nach einem Schlüssel zuweisen, der die Kraffahrzeugsteuer-Mindereinnahmen ausgleicht.

Absatz 3 überträgt dem Bundesminister der Finanzen die Berechnung der Anteile von Bund und Ländern am Gebührenaufkommen sowie die Weiterleitung der entsprechenden Anteile an die einzelnen Länder.

Zu § 17

§ 17 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1 (§ 9a)

A. Tarif für Kraftfahrzeuge (§ 9a Abs. 1 Nr. 1)

Die Tarifänderung betrifft nur Kraftfahrzeuge, die nach dem Gesamtgewicht besteuert werden. Die Tarifänderung ist — ebenso wie die Straßenbenutzungsgebühr — zeitlich begrenzt auf den Zeitraum vom 1. Mai 1990 bis 31. Dezember 1993.

Die Tarifsätze entsprechen den bisherigen Tarifsätzen für Fahrzeuge mit nicht mehr als zwei

Achsen. Die Höchststeuer je Fahrzeug beträgt jedoch 3 700 DM.

Die bisherige Tarifermäßigung für Fahrzeuge mit mehr als zwei Achsen wird nicht fortgeführt. Die in dem ermäßigten Satz zum Ausdruck kommenden Elemente der Wegekostenanlastung werden in dem neuen Abgabensystem durch die Straßenbenutzungsgebühr berücksichtigt.

B. Tarif für Anhänger (§ 9a Abs. 1 Nr. 2)

Die Steuerbelastung für Anhänger wird abweichend von der Steuer für Zugmaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge niedriger festgelegt. Diese niedrigere Belastung entspricht dem Tarifsystem in vielen anderen europäischen Staaten.

Die Tarifsätze entsprechen den bisherigen Tarifsätzen für Fahrzeuge mit nicht mehr als zwei Achsen. Die Höchststeuer je Fahrzeug beträgt 300 DM. Sie wird bei Kraftfahrzeuganhängern mit einem Gesamtgewicht über 2 600 kg erreicht.

C. Tarif für Tagessteuer (§ 9a Abs. 2)

Soweit die Steuer tageweise zu entrichten ist (z. B. für Fahrzeuge aus Staaten, mit denen kein Befreiungsabkommen besteht), sind die Tagessteuersätze anzupassen. Sie betragen vom 1. Mai 1990 bis 31. Dezember 1993 wie bisher bei Fahrzeugen mit nicht mehr als zwei Achsen und einem Gesamtgewicht bis 7 500 kg bzw. 15 000 kg 3 DM und 9 DM sowie für schwere Fahrzeuge 20 DM (bisher bis zu 43 DM). Bei Kraftfahrzeuganhängern führt der neue Höchstsatz der Jahressteuer von 300 DM zu einem einheitlichen Tagessatz von 2 DM unabhängig vom Gesamtgewicht (bisher bis zu 43 DM).

Zu Nummer 2

Aufhebung des Anhängerzuschlages (§ 10 Abs. 6)

Durch die Straßenbenutzungsgebühr wird zeitlich befristet ein neues Abgabensystem für Fahrzeugkombinationen eingeführt. Einer besonderen Tarifregelung für solche Fahrzeugkombinationen bedarf es in diesem Zeitraum für die Kraftfahrzeugsteuer nicht mehr, zumal durch die neu eingeführte Höchststeuer für Anhänger von 300 DM die bisherigen wirtschaftlichen Gründe für die Sonderregelung an Bedeutung verloren haben: Die volle Steuer für vier Anhänger ist nach der Neuregelung immer noch niedriger als die niedrigste Stufe des bisherigen Anhängerzuschlages.

Zu Nummer 3

Verordnungsermächtigung (§ 15 Nr. 10)

Für den Fall, daß sich die Belastung mit sonstigen Abgaben unvorhergesehen wesentlich ändert, soll die Bundesregierung in der Lage sein, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die durch dieses Gesetz bewirkte befristete Steuersenkung vorzeitig wieder aufzuheben. Die Aufhebung der Steuersenkung kann sich auf Teile beschränken oder auch nur die Anpassung einzelner Steuersätze an das frühere Tarifsystem zum Inhalt haben.

Zu Nummer 4

Nummer 4 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Eine Ergänzung des § 35 Abs. 1 StVG ist erforderlich, um für den Fall, daß der Fahrzeugführer entgegen einer Weisung nach § 11 Abs. 2 des Straßenbenutzungsgebührengesetzes nicht anhält und sich dadurch der Kontrolle entzieht, zur Verfolgung möglicher Gebührenansprüche den Halter des Fahrzeugs feststellen zu können.

Zu Artikel 4

Artikel 4 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Absatz 1 enthält die Bestimmung über das Inkrafttreten.

Absatz 2 enthält die Bestimmung über das Außerkrafttreten. Das Außerkrafttreten mit Ablauf des Jahres 1993 wird in der Erwartung vorgesehen, daß bis Ende 1992 eine Richtlinie über die Anlastung der Wegekosten im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften verabschiedet werden kann, für deren Umsetzung in nationales Recht dann noch etwa ein weiteres Jahr benötigt wird.

Die Bundesregierung wird an einer europäischen Regelung aktiv mitarbeiten und sich, falls eine solche Regelung in den Mitgliedstaaten schon vor 1993 in Kraft treten kann, für eine Aufhebung der nationalen Regelung auch schon vor 1993 einsetzen.

Die Übergangsvorschrift in Absatz 2 Satz 2 sorgt dafür, daß

- Ansprüche auf Entrichtung von Gebühren, die vor Ende 1993 entstanden, aber noch nicht erfüllt sind, noch mit Leistungsbescheid verfolgt und beigetrieben werden können,
- Verfahren zur Erstattung von Gebühren noch abgewickelt werden können und
- Ordnungswidrigkeiten (auch unter Nutzung des in Artikel 1 § 15 vorgesehenen Registers) noch geahndet werden können.

Vergleich der jährlichen Abgabenbelastung auf einheimische Lastfahrzeuge vor und nach Inkrafttreten des Gesetzes

Fahrzeug/ Kombination	Kfz-Steuer in DM		Gebühr in DM	Gesamtbelastung in DM	Differenz	
	heute	künftig			absolut	relativ
3 Achsen						
11 + 8 = 19 t	2 647	1 905	1 000	2 905	+ 258	+ 9,7%
24 t – Solo	7 097	3 700	2 000	5 700	–1 397	–19,7%
17 + 10 = 27 t	5 460	4 000	2 000	6 000	+ 540	+ 9,9%
4 Achsen						
11 + 8 = 19 t	2 647	1 905	1 000	2 905	+ 258	+ 9,7%
12 + 8 = 20 t	2 869	2 127	1 000	3 127	+ 258	+ 9,0%
14 + 8 = 22 t	3 384	2 642	1 000	3 642	+ 258	+ 7,6%
14 + 10 = 24 t	3 745	2 642	1 000	3 642	– 103	– 2,8%
12 + 12 = 24 t	3 655	2 127	1 000	3 127	– 528	–14,4%
14 + 12 = 26 t	4 170	2 642	2 000	4 642	+ 472	+11,3%
17 + 10 = 27 t	5 460	4 000	2 000	6 000	+ 540	+ 9,9%
14 + 14 = 28 t	4 685	2 642	2 000	4 642	– 43	– 0,9%
16 + 12 = 28 t	5 235	3 707	2 000	5 707	+ 472	+ 9,0%
16 + 14 = 30 t	5 750	3 707	2 000	5 707	– 43	– 0,7%
32 t – Solo	11 000	3 700	4 000	7 700	–3 300	–30,0%
16 + 16 = 32 t	6 815	3 707	4 000	7 707	+ 892	+13,1%
17 + 16 = 33 t	7 465	4 000	4 000	8 000	+ 535	+ 7,2%
16 + 18 = 34 t	8 144	3 707	4 000	7 707	– 437	– 5,4%
17 + 18 = 35 t	8 794	4 000	5 500	9 500	+ 706	+ 8,0%
18 + 18 = 36 t	9 474	4 000	5 500	9 500	+ 26	+ 0,3%
20 + 18 = 38 t	10 924	4 000	7 000	11 000	+ 76	+ 0,7%
5 Achsen						
22 + 16 = 38 t	9 365	4 000	7 000	11 000	+1 635	+17,5%
16 + 22 = 38 t	9 365	3 707	7 000	10 707	+1 342	+14,3%
23 + 17 = 40 t	10 584	4 000	7 000	11 000	+ 416	+ 3,9%
17 + 23 = 40 t	10 015	4 000	7 000	11 000	+ 985	+ 9,8%
24 + 16 = 40 t	10 504	4 000	7 000	11 000	+ 496	+ 4,7%
16 + 24 = 40 t	9 365	3 707	7 000	10 707	+1 342	+14,3%
22 + 18 = 40 t	10 694	4 000	7 000	11 000	+ 306	+ 2,9%
6 Achsen						
22 + 23 = 45 t	11 914	4 000	9 000	13 000	+1 086	+ 9,1%
24 + 24 = 48 t	13 055	4 000	9 000	13 000	– 55	– 0,4%
maximal	17 000	4 000	9 000	13 000	–4 000	–23,5%

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zum Gesetzentwurf im ganzen**

Der Gesetzentwurf erscheint grundsätzlich als Schritt in die richtige Richtung, um darauf hinzuwirken, daß der Straßengüterfernverkehr einen Beitrag zur Deckung der Wegekosten leistet.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung jedoch zu prüfen, ob die im Gesetzentwurf genannten Gebühren ausreichen, die hohen Kosten der Straßenabnutzung durch den Güterverkehr zu decken. So wirkt sich nach den Angaben des Bundesministers für Verkehr (Verkehrsnachrichten Heft 7, 1989) ein Fahrzeug des Schwerverkehrs mit den höchstzulässigen Achslasten und Gesamtgewichten auf das strukturelle Verhalten einer Straßenbefestigung bis zu etwa 20 000fach stärker aus als ein Pkw; solche Lkw tragen etwa 200mal stärker zur Spurrinnenbildung in bituminösen Fahrbahndecken bei als ein Pkw.

Im Sinne einer möglichst gerechten Belastung aller Straßenbenutzer sind zumindest mittelfristig höhere Gebührensätze geboten. Dabei muß auch berücksichtigt werden, daß die durch den Schwerverkehr wesentlich erhöhten Bau- und Instandhaltungskosten für Bundesfernstraßen den Verkehrshaushalt insgesamt sehr stark belasten; eine Folge davon ist, daß der Finanzierungsrahmen für Umweltschutzmaßnahmen im Straßenbau (Umgehungsstraßen, Lärmschutz) sowie für sonstige Verkehrsinfrastruktur (insbesondere für die ÖPNV-Förderung und die Schiene) beengt ist. Bei der Überprüfung der Gebührensätze sind aufkommensneutrale marktwirtschaftliche Anreize für schadstoffärmere Lkw anzustreben.

Außerdem ist zu prüfen, ob die im Gesetzentwurf vorgesehene Beschränkung der Schwerverkehrsabgabe auf Lkw über 18 t nicht dazu führt, daß die Verkehrsleistung durch kleinere Lkw so zunimmt, daß der angestrebte Effekt des Gesetzes teilweise verfehlt wird.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Prüfung der vorgenannten Fragen so rechtzeitig abzuschließen, daß die Schlußfolgerungen daraus im Rahmen des Möglichen noch in diesem Gesetzgebungsverfahren, zumindest aber bei der Entscheidung über die Anschlußregelung zu dem am 31. Dezember 1993 auslaufenden Straßenbenutzungsgebührengesetz berücksichtigt werden können.

Zu Artikel 1

2. Artikel 1 (§ 2 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 2 Satz 1 vor Nummer 1 der Text wie folgt zu fassen:

„Von der Gebühr nach § 1 Abs. 1 Satz 1 sind folgende Fahrzeuge befreit:".

Begründung

Sprachliche Verbesserung.

3. Artikel 1 (§ 2 Satz 1 Nr. 4 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 2 Satz 1 Nr. 4 nach dem Wort „Aufbauten" die Worte „zum oder vom nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof oder Binnenhafen, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km" einzufügen.

Begründung

Wenn die Begriffe der Zustellung und Abholung nicht eingegrenzt werden, eröffnen sich Mißbrauchsmöglichkeiten. So wäre es z. B. möglich, nach einer Schienenbeförderung aus dem Ausland zu einem grenznahen deutschen Entladebahnhof gebührenfrei zu einem beliebigen Ort der Bundesrepublik Deutschland auf der Straße weiterzufahren. Die vorgeschlagene Begrenzung lehnt sich an § 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr und an § 30 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 StVO an.

4. Artikel 1 (§ 2 Satz 3 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 2 Satz 3 eingangs wie folgt zu fassen:

„Von der Gebühr sind ferner befreit Lastzüge oder Sattelkraftfahrzeuge, wenn . . ." (weiter wie Regierungsvorlage.)

Begründung

Sprachliche Verbesserung.

5. Artikel 1 (§ 3 Nr. 1 und 2 StrBG)

In Artikel 1 ist am Ende von § 3 Nr. 1 und 2 jeweils das Wort „oder" durch ein Komma zu ersetzen.

Begründung

Die Haftung der in den Nummern 1 bis 3 des § 3 aufgeführten Personen ist kumulativ und nicht, wie aus der Verbindung durch das Wort „oder" entnommen werden könnte, alternativ. Die Unklarheit wird durch die vorgeschlagene Änderung beseitigt und die Fassung der Vorschrift den entsprechen-

den Regelungen in § 54 des Gerichtskostengesetzes und § 3 der Kostenordnung angeglichen.

6. Artikel 1 (§ 7 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

„(1) Die fahrzeuggebundene Gebühr für ein Jahr beträgt für Lastkraftwagen, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge:

1. mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 22 t sowie mit vier oder mehr Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 24 t (Gebührenklasse 1)	1 000 DM
2. mit drei Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 22 t sowie mit vier oder mehr Achsen und einem zulässigen Gesamtgewicht über 24 t bis zu 30 t (Gebührenklasse 2)	2 000 DM
3. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 30 t bis zu 34 t (Gebührenklasse 3)	4 000 DM
4. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 34 t bis zu 37 t (Gebührenklasse 4)	5 500 DM
5. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 37 t bis zu 40 t (Gebührenklasse 5)	7 000 DM
6. mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 40 t (Gebührenklasse 6)	9 000 DM."

Begründung

Die Gebührenklasse sollte auf das in der StVZO geltende maximal zulässige Gesamtgewicht begrenzt werden.

Im übrigen Vermeidung von Ungerechtigkeiten.

7. Artikel 1 (§ 7 Abs. 6 StrBG)

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 6 wie folgt zu fassen:

„(6) Die personengebundene Gebühr entspricht den Gebühren nach den Absätzen 1 und 2, zuzüglich eines Zuschlags von 20 vom Hundert."

Begründung

Sprachliche Verbesserung.

8. Artikel 1 (§ 7 Abs. 7 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 7 Abs. 7 das Zitat „vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 1393, 1975 I S. 848)" durch das Zitat „vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793)" zu ersetzen.

Begründung

Die Fundstelle ist korrekt zu nennen.

9. Artikel 1 (§ 8 Abs. 6 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 8 Abs. 6 Satz 1 eingangs wie folgt zu fassen:

„Ist eine für sechs Monate oder mehr gültige fahrzeuggebundene Bescheinigung verlorengegangen, so . . ." (weiter wie Regierungsvorlage.)

Begründung

Sprachliche Verbesserung.

10. Artikel 1 (§ 10 StrBG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Regelung vorzusehen, wonach die Gebühren beim Huckepackverkehr mit Binnenschiff ebenso zu erstatten sind, wie dies für den Huckepackverkehr der Bahn vorgesehen ist.

Begründung

Die Straßenentlastung ist beim Huckepackverkehr Binnenschiff/Straße ebenso bedeutsam wie beim Huckepackverkehr mit der Bahn. Der Huckepackverkehr Straße/Wasserstraße soll deshalb ebenso gefördert werden.

11. Artikel 1 (§ 10 Abs. 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 10 Abs. 1

a) in Satz 1 und 2 jeweils die Zahl „180" durch die Zahl „225"
und

b) in Satz 2 die Zahl „44" durch die Zahl „55"

zu ersetzen.

Begründung

Es wird davon ausgegangen, daß auf das Jahr bundesweit ca. 300 tatsächlich nutzbare Verkehrstage entfallen. Entsprechend der Vorlage der Bundesregierung wird daran festgehalten, daß eine vollständige Gebührenerstattung dann erfolgen soll, wenn das Fahrzeug zu 75 Prozent dieser tatsächlich nutzbaren Verkehrstage im Huckepackverfahren eingesetzt worden ist. Analog hierzu ist die Grenze für eine anteilige Erstattung bestimmt worden.

12. Artikel 1 (§ 11 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 11 Abs. 1 Satz 1 das Wort „Polizeibehörden" durch das Wort „Polizei" zu ersetzen.

Begründung

Klarstellung der Zuständigkeit.

13. Artikel 1 (§ 11 Abs. 2 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 11 Abs. 2 Satz 1 die Worte „im Benehmen" durch die Worte „im Einvernehmen" zu ersetzen.

Begründung

Eingriffe in den fließenden Verkehr sollten wie bisher grundsätzlich der Polizei vorbehalten bleiben. Die enge Zusammenarbeit mit den Beauftragten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr oder den Zolldienststellen wird dadurch nicht beeinträchtigt. Allein in Bayern werden auf diese Weise jährlich rd. 1,8 Millionen Lastkraftwagen und Lastzüge polizeilich kontrolliert, ein erheblicher Teil davon in Zusammenarbeit mit den genannten Dienststellen. Länder, die eine Durchführung der Kontrollen ohne polizeiliche Beteiligung wünschen, können dazu ihr Einvernehmen erklären.

14. Artikel 1 (§ 11 Abs. 2 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 11 Abs. 2 Satz 1 die Worte „den Polizeibehörden" durch die Worte „der Polizei" zu ersetzen.

Begründung

Klarstellung der Zuständigkeit.

15. Artikel 1 (§ 14 Abs. 1 StrBG)

In Artikel 1 ist § 14 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. a) als Fahrzeugführer eine Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 mit einem Lastfahrzeug im Sinne von § 1 Abs. 2 benutzt oder

   b) als Halter des Lastfahrzeuges oder als Person, die über den Gebrauch des Lastfahrzeuges bestimmt, eine solche Benutzung anordnet oder zuläßt,

   obwohl die nach diesem Gesetz geschuldete Gebühr nicht entrichtet und nicht gestundet worden ist, oder

2. a) als Fahrzeugführer entgegen § 8 Abs. 4 die personengebundene Bescheinigung nicht mitführt oder entgegen § 11 Abs. 3 Satz 1 einer zur Kontrolle befugten Person nicht aushändigt oder

   b) als Halter des Lastfahrzeuges oder als Person, die über den Gebrauch des Lastfahrzeuges bestimmt, anordnet oder zuläßt, daß eine solche Bescheinigung nicht mitgeführt oder nicht ausgehändigt wird,

   oder

3. als Fahrzeugführer entgegen § 11 Abs. 2 Satz 2 ein Zeichen oder eine Weisung einer zur Kontrolle befugten Person nicht befolgt."

Begründung

Die Norm begegnet im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot Bedenken. Es wird insbesondere in § 14 Abs. 1 Nr. 1 2. Alternative („... oder benutzen läßt") nicht ausreichend deutlich, wer Normadressat ist.

Nach Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe b in der Alternative „oder benutzen läßt" wäre es bereits bußgeldbewehrt, wenn der Dritte (etwa Unternehmer) die Benutzung zulassen würde und der Kraftfahrzeugführer die Bescheinigung z. B. lediglich aus Vergeßlichkeit nicht mitführen oder aus vom Halter nicht beeinflußbaren Gründen die Aushändigung verweigern würde. Es erscheint deshalb sachgerecht, auch insoweit zu verlangen, daß der Dritte das Verhalten des Kraftfahrzeugführers anordnet oder wenigstens zuläßt.

Bei der Bestimmung des Dritten wird an die Definition nach § 3 Satz 1 Nr. 1, 2 angeknüpft. Mit den Tatbestandsmerkmalen „anordnen oder zulassen" wurden Begriffe verwendet, wie sie auch in anderen Straßenverkehrsgesetzen vorkommen (etwa § 69a Abs. 1 Nr. 8 StVZO).

16. Artikel 1 (§ 15 Abs. 1 Satz 1 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 1 Satz 1 nach den Worten „vom Bundesminister der Finanzen" die Worte „gemäß § 12 Abs. 3 des Finanzverwaltungsgesetzes" einzufügen.

Begründung

Klarstellung, daß die vorgesehene Zuständigkeitsbestimmung gemäß § 12 Abs. 3 des Finanzverwaltungsgesetzes und damit durch Rechtsverordnung erfolgen muß.

17. Artikel 1 (§ 15 Abs. 3 StrBG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 3 nach dem Wort „Behörden" die Worte „und Gerichte" einzufügen.

Begründung

Es erscheint erforderlich, den Gerichten, sobald sie mit einer Ordnungswidrigkeit nach § 14 Abs. 1 befaßt sind, ausdrücklich ein eigenes Recht auf Auskunft aus dem Register einzuräumen.

18. Artikel 1 (§ 16 Abs. 1 StrBG)

In Artikel 1 ist § 16 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

„(1) Von dem Gebührenaufkommen erhalten die Länder jährlich einen Anteil von 90 vom Hundert, jedoch für das Jahr 1990 mindestens 685 Mil-

lionen Deutsche Mark, für jedes nachfolgende Jahr mindestens 1 050 Millionen Deutsche Mark. Die verbleibenden Gebühren stehen dem Bund zu."

Begründung

Die in § 16 Abs. 1 vorgesehene Aufteilung des Gebührenaufkommens zwischen Bund und Ländern ist nicht sachgerecht. Sie benachteiligt die Länder insofern, als sie nicht ausreichend berücksichtigt, daß

— die Gebührenerträge auch in einem adäquaten Zusammenhang mit den Verwaltungskosten der Länder für die Bundesfernstraßen stehen müssen, die sich auf über 1 Mrd. DM belaufen und damit deutlich über dem angewiesenen Länderanteil liegen,

— sich die Belastungen der Länder nicht allein auf den Steuerausfall bei der Kfz-Steuer beschränken, sondern zusätzliche Erschwernisse infolge des erhöhten Verwaltungsaufwands bei den Polizeibehörden (vgl. § 11 Abs. 1) sowie einer ohnehin bereits vorhandenen und künftig noch verstärkten Benutzung von Landesstraßen durch schwere Nutzfahrzeuge auftreten,

— der Gebührenanteil des Bundes im Vergleich zum Länderanteil außer Verhältnis zu den tatsächlichen Mehrbelastungen bei Zoll und Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (vgl. Seite 23 der Gesetzesbegründung) steht.

Die vorgeschlagene pauschalierende Gebührenaufteilung trägt den vorgenannten Bedenken weitgehend Rechnung. Sie ist auch gedeckt durch Artikel 74 Nr. 22 GG, der dem Gesetzgeber einen besonders weiten Gestaltungsspielraum läßt. Sie verhindert zugleich, daß es zwischen Bund und Ländern und insbesondere zwischen den Ländern selbst zu Auseinandersetzungen über Größenordnungen, Maßstäbe und künftige Entwicklungen kommt, wie sich dies bereits bei der prozentualen Festlegung in § 16 Abs. 2 andeutet (u. a. wegen der dort nicht berücksichtigten LFA-Wirkungen).

19. Artikel 1 (§ 16 StrBG) *)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren den in Artikel 1 § 16 Abs. 1 für den Länderanteil vorgesehenen Prozentsatz, die Mindestbeträge sowie die Länderanteile gemäß § 16 Abs. 2 neu zu berechnen und dabei folgende Punkte zu berücksichtigen:

a) Bei der Berechnung der Steuerausfälle sind die Aufgelder nach § 11 Abs. 2 KraftStG durch einen Zuschlag von 3 % zu berücksichtigen.

b) Dabei ist auch die für ausländische Nutzfahrzeuge gezahlte Steuer einzubeziehen, soweit sie durch die Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr entfällt.

c) Bei Berlin ist die besonders gelagerte Situation hinsichtlich der Anhängerbesteuerung zu berücksichtigen; der Berliner Anteil und der gesamte Länderanteil sind entsprechend zu erhöhen.

d) Für das Saarland sind die inzwischen vorliegenden korrigierten Zahlen zugrunde zu legen.

e) Die so ermittelten Beträge sind für die jeweiligen Einzeljahre mit den tatsächlichen Zuwachsraten des Fahrzeugbestandes fortzuschreiben.

Der Bundesrat geht davon aus, daß die vorgesehene Mindestausfallgarantie auch für den Fall gilt, daß die Straßenbenutzungsgebühr keinen rechtlichen Bestand hat oder die Gebühreneinnahmen niedriger sind als die den Ländern entstehenden Steuerausfälle.

Der vorliegende Gesetzentwurf besagt nichts über den Zeitraum der Weiterleitung an die Länder. Deshalb sollte im Gesetz geregelt werden, daß der Bundesminister der Finanzen die den Ländern und dem Bund nach Maßgabe des § 16 Abs. 1 und 2 zustehenden Anteile am Gebührenaufkommen berechnet und die entsprechenden Beträge monatlich an die einzelnen Länder weiterleitet.

20. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Mehrbelastungen der Länder in voller Höhe ausgeglichen werden müssen; die Finanzausgleichswirkungen sind daher für die jeweiligen Jahre zu berücksichtigen.

21. Artikel 1 (§ 16 Abs. 1 Satz 2 StrBG)

In Artikel 1 ist in § 16 Abs. 1 Satz 2 nach den Worten „stehen dem Bund zu" folgender Textteil einzufügen:

„; sie sind zweckgebunden für Unterhaltungsmaßnahmen an Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen und Lärmschutzmaßnahmen einzusetzen".

Begründung

Das dem Bund zufließende Gebührenaufkommen stellt eine zusätzliche Finanzierungsquelle dar. Diese Mittel sollten nicht für den Straßenneubau, sondern für Unterhaltungs- und Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt werden.

*) Ziffer 19 gilt hilfsweise für den Fall, daß der Deutsche Bundestag einen Beschluß gemäß Ziffer 18 nicht faßt.

Zu Artikel 2

22. Artikel 2 Nr. 1 (§ 9a KraftStG 1979)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß sich die Besteuerung auch an der Lärmemission und dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge orientiert. Fahrzeuge mit niedrigem Geräuschpegel und geringem Kraftstoffverbrauch sollten dabei in aufkommensneutraler Weise kraftfahrzeugsteuerlich angemessen gefördert werden.

Begründung

Eine differenzierte Kraftfahrzeugbesteuerung stellt ein geeignetes marktwirtschaftliches Lenkungsinstrument zur Einführung von schadstoff- und lärmarmen Fahrzeugen dar. Im Hinblick auf die erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen, die von Nutzfahrzeugen verursacht werden, ist es geboten, durch steuerliche Anreize auf eine wirksame Geräuschminderung hinzuwirken. Auch Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch sollten unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen Verminderung der CO_2-Emissionen steuerlich begünstigt werden, um dem sog. Treibhauseffekt, der das Weltklima bedroht, entgegenzuwirken.

23. Artikel 2 Nr. 1 (§ 9a Abs. 3 — neu — KraftStG 1979)

a) In Artikel 2 Nr. 1 ist in § 9a folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Die Steuer ermäßigt sich um 50 vom Hundert des Betrages nach Absatz 1 für Fahrzeuge, die nicht mehr als 7 g NO_x je kWh nach Testverfahren ECE R Nr. 49 emittieren."

Begründung

1988 waren Pkw mit 1 060 und Lkw mit 540 kt an den Stickoxidemissionen aus dem Straßenverkehr beteiligt. Bis 1998 ist ein Anstieg der NO_x-Emissionen aus dem Lkw-Verkehr auf über 700 kt/a zu befürchten.

Mit dem Angebot einer Steuerermäßigung sollte, ähnlich wie bei der Durchsetzung des abgasarmen Pkw, auch bei den Lkw der Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge gefördert werden. In den USA wird ab 1991 die Begrenzung auf ca. 7 g NO_x/kWh gelten.

b) Der Bundesrat bittet in diesem Zusammenhang, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sicherzustellen, daß die finanzielle Förderung von Fahrzeugen, die nicht mehr als 7 g NO_x je kWh nach Testverfahren ECE R Nr. 49 emittieren, aufkommensneutral gestaltet wird.

Begründung

Analog der Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen sollte ein finanzieller Anreiz für die Verwirklichung umweltpolitischer Zielsetzungen aufkommensneutral geboten werden.

24. Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG 1979)

Da durch Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG) zum Erlaß einer gesetzesvertretenden Verordnung ermächtigt werden soll, die zu erhöhten steuerlichen Belastungen für die Betroffenen führt, muß die Ermächtigung besonders strengen Anforderungen an die Konkretisierung genügen. Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die vorgesehene Ermächtigung näher konkretisiert werden kann. Es fragt sich insbesondere, ob dem Verordnungsgeber ein „Programm" des Inhalts vorgegeben werden sollte, daß eine Anpassung einzelner Steuersätze nur in einem Umfang vorgenommen werden darf, der den Änderungen der Belastung mit sonstigen Abgaben entspricht.

25. Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b (§ 15 Abs. 1 Nr. 10 Satz 2 KraftStG 1979)

In Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b ist § 15 Abs. 1 Nr. 10 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die Rechtsverordnung kann sich auf die Aufhebung von Teilen der Änderungen oder auf eine Anpassung einzelner Steuersätze beschränken."

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu, soweit sich aus dem folgenden nichts Abweichendes ergibt.

Zu 1. (Zum Gesetzentwurf im ganzen)

Die Bundesregierung hat sich bei ihrem Gesetzentwurf auf die vordringlichen Zielsetzungen beschränkt, nämlich die Angleichung der fiskalischen Wettbewerbsbedingungen zwischen einheimischen und gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen, Beibehaltung des bisherigen Wegekostendekkungsgrads bei der Gesamtheit der einheimischen Lkw und Erhöhung des eindeutig unzureichenden Wegekostendeckungsgrads der gebietsfremden Lkw. Eine Berücksichtigung weitergehender Zielsetzungen in dem vorliegenden Gesetzentwurf wäre mit dem vorrangigen Ziel der baldigen Einführung der Straßenbenutzungsgebühr nicht in Einklang zu bringen.

Eine Umstrukturierung der Fahrzeugflotte hin zu Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 18 t ist nicht zu erwarten. Die Lohnkosten je Nutzlasttonne als größter Kostenfaktor im Straßengüterverkehr steigen bei kleineren Fahrzeugen überproportional an und überwiegen bei weitem die möglichen geringen Abgabenentlastungen. Bei Lkw bis zu 16,5 t zulässigem Gesamtgewicht verbleibt es bei der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer.

Zu 10. (Artikel 1 § 10 StrBG)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß Artikel 1 § 10 wie folgt gefaßt werden sollte:

„§ 10
Erstattung bei Huckepackverkehr

(1) Das Hauptzollamt erstattet auf Antrag, der nur einmal für einen Zeitraum von zwölf Monaten gestellt werden kann,

1. die für diesen Zeitraum für ein bestimmtes Motorfahrzeug (§ 6 Satz 1) entrichteten Gebühren, wenn das Motorfahrzeug während dieses Zeitraumes bei 180 Fahrten auf Schienenstrecken in der Bundesrepublik Deutschland befördert worden ist. Bei weniger als 180 Fahrten, aber mehr als 44 Fahrten erfolgt eine anteilige Erstattung auf der Grundlage der Gebühr für ein Jahr, jedoch nur bis zur Höhe der entrichteten Gebühren;
2. die während dieses Zeitraumes für ein bestimmtes Motorfahrzeug (§ 6 Satz 1) tageweise entrichteten Gebühren, wenn das Motorfahrzeug auf einer Binnenwasserstraße in der Bundesrepublik Deutschland befördert worden ist.

(2) Das Hauptzollamt erstattet auf Antrag, der nur einmal für einen Zeitraum von zwölf Monaten gestellt werden kann, Gebühren auch einer Person, die Anhänger oder Sattelanhänger

1. auf Umschlagbahnhöfen in der Bundesrepublik Deutschland zur Beförderung im kombinierten Verkehr Straße-Schiene oder
2. in Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland zur Beförderung im kombinierten Verkehr Straße-Binnenschiffahrt

aufgeliefert hat. Bis zur Höhe der vom Antragsteller entrichteten Gebühren wird für jede Auflieferung ein Betrag von 28 Deutsche Mark erstattet, sofern mindestens 63 Auflieferungen erfolgt sind.

(3) Der Nachweis, daß die Voraussetzungen für die Erstattung erfüllt sind, ist zu erbringen:

1. im Falle des Absatzes 1 durch Vorlage von Bescheinigungen über die für das Fahrzeug entrichteten Gebühren und
   a) im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 durch fortlaufende Aufzeichnungen über Fahrten dieses Fahrzeugs auf Schienenstrecken, deren Richtigkeit von der Deutschen Bundesbahn oder einem von ihr Bevollmächtigten bestätigt wird;
   b) im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 durch eine Bescheinigung für jede Fahrt dieses Fahrzeugs mit dem Binnenschiff, die von einer Hafenverwaltung ausgestellt wird;
2. im Falle des Absatzes 2 durch Vorlage von Bescheinigungen über die für den Antragsteller oder die für ihn zugelassenen Fahrzeuge entrichteten Gebühren und durch eine Bestätigung über die Auflieferungen von Anhängern oder Sattelanhängern, die
   a) im Falle des Absatzes 2 Nr. 1 von der Deutschen Bundesbahn oder einem von ihr Bevollmächtigten,
   b) im Falle des Absatzes 2 Nr. 2 von einer Hafenverwaltung

ausgestellt wird."

Absatz 1 Nr. 2 sieht eine Regelung für den Huckepackverkehr Straße-Binnenschiffahrt mit ganzen Lastzügen oder Sattelkraftfahrzeugen vor. Da dieser Verkehr bisher minimal ist, bisher nur grenzüberschreitend auftritt und seine Umlauffrequenzen sehr stark differieren, ist hier eine ähnlich pauschalierte Gebührenerstattung wie bei der Rollenden Landstraße (Absatz 1 Nr. 1) nicht möglich. Vielmehr sollten hier nur tageweise entrichtete Gebühren erstattet, an-

dererseits auf eine Untergrenze für die Anzahl der Fahrten verzichtet werden.

In Absatz 2 Nr. 2 wird eine dem unbegleiteten Huckepackverkehr Straße-Binnenschiffahrt entsprechende Regelung vorgesehen. Die Bestätigung der Durchführung des Huckepackverkehrs Straße-Binnenschiffahrt kann durch eine Hafenverwaltung erteilt werden.

Absatz 3 sollte entsprechend um Regelungen für den Huckepackverkehr Straße-Binnenschiffahrt ergänzt werden. Die Bestätigung der Durchführung des Huckepackverkehrs Straße-Binnenschiffahrt kann durch eine Hafenverwaltung erteilt werden.

Zu 11. (Artikel 1 § 10 Abs. 1 StrBG)

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates nicht zu. Die Annahme von 300 Verkehrstagen pro Jahr und Lkw erscheint zu hoch.

Zu 13. (Artikel 1 § 11 Abs. 2 Satz 1 StrBG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Sie verweist auf ihre Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Dritten Rechtsbereinigungsgesetzes (BT-Drucksache 11/4311, S. 24).

Zu 15. (Artikel 1 § 14 Abs. 1 StrBG)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß in § 14 Abs. 1 Nr. 1b und 2b jeweils anstelle des Wortes „Lastfahrzeuges" das Wort „Motorfahrzeuges" eingesetzt werden sollte, da der Begriff „Lastfahrzeug" im Sinne des Gesetzentwurfes auch Fahrzeugkombinationen einschließt und bei Fahrzeugkombinationen der Halter des Motorfahrzeuges und der Halter des Anhängers oder Sattelanhängers nicht identisch sein müssen. Auf den Halter des Motorfahrzeuges ist abzustellen, da ohne Motorfahrzeug keine Straßenbenutzung möglich ist (vgl. Artikel 1 § 3 des Gesetzentwurfes und Begründung).

Zu 18. (Artikel 1 § 16 Abs. 1 StrBG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu. Bei der Verteilung der Gebühren ist grundsätzlich davon auszugehen, daß die Gebühr der staatlichen Ebene zusteht, die die entsprechenden Leistungen erbracht hat. Bei einer Zuweisung von 90 % des Aufkommens an die Länder würde der Bundesgesetzgeber seinen Gestaltungsspielraum überschreiten. Der Anteil des Bundes würde über das durch den Ausgleich der Kraftfahrzeugsteuerausfälle bedingte Ausmaß hinaus verringert, obwohl der Bund den überwiegenden Aufwand für die Bundesfernstraßen trägt. Bei dieser Aufteilung besteht außerdem die Gefahr, daß zumindest einzelne Länder mehr an Gebühren erhalten, als sie tatsächlich im Zusammenhang mit der Verwaltung der Bundesfernstraßen an Verwaltungskosten aufwenden; der tatsächliche Aufwand ist jedoch im Rahmen des Artikels 74 Nr. 22 GG die äußerste Grenze für die Gebührenzuweisung an die einzelnen Länder.

Da die Länder bereits einen Anteil am Gebührenaufkommen erhalten, der ihre anteiligen Aufwendungen (Verhältnis der Verwaltungskosten für die Bundesfernstraßen zu den Zweckausgaben) großzügig erfaßt, ist es auch sachlich nicht gerechtfertigt, den tatsächlichen Aufwand der Ländergesamtheit an Verwaltungskosten bei der Gebührenaufteilung zugrunde zu legen. Im übrigen dürfen nur solche Verwaltungskosten in die Anteilsberechnung einbezogen werden, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen entstehen. Insoweit kommt es auch nicht auf Mehrbelastungen an, die Bund und Länder in Vollzug des Gesetzes erwachsen.

Zu 19. (Artikel 1 § 16 StrBG)

Die Bundesregierung hat mehrfach bekräftigt und dies auch in den Gesetzentwurf aufgenommen, daß die Länder aus dem Gebührenaufkommen einen vollen Ausgleich für die ihnen entstehenden Kraftfahrzeugsteuer-Mindereinnahmen erhalten. Es bestehen insoweit keine Bedenken, den im Gesetzentwurf vorgesehenen Mindestbetrag, der den Ländern aus dem Gebührenaufkommen jedenfalls zufließen soll, zusätzlich auf die einzelnen Länder aufzuteilen.

Die Gebührensätze im Gesetzentwurf sind so bemessen, daß das Gebührenaufkommen für einen vollen Ausgleich der den Ländern entstehenden Kraftfahrzeugsteuer-Mindereinnahmen ausreicht. Die Bundesregierung geht im übrigen davon aus, daß das Gesetz Bestand hat, so daß für weitergehende Überlegungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein Anlaß besteht.

Die Überweisung der Gebühr kann dem Vorschlag des Bundesrates entsprechend in 12 Monatsraten in Form von Abschlagszahlungen entsprechend dem Aufkommen erfolgen.

Zu den übrigen Vorschlägen in Buchstaben a bis e ist folgendes zu bemerken:

Die Bundesregierung ist bereit, die Einnahmeausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer und das Aufkommen der Straßenbenutzungsgebühr neu zu berechnen, kann den Vorschlägen des Bundesrates aber nicht in allen Punkten zustimmen.

Zu a) und b): Auf die Berücksichtigung dieser Sonderregelungen muß nach Auffassung der Bundesregierung zugunsten einer vereinfachten und mehr typisierenden Betrachtungsweise verzichtet werden; dies kann auch deswegen hingenommen werden, weil die der Rechnung zugrundeliegenden Zulassungszahlen jeweils auf den Juli eines Jahres abstellen (und daher die Einnahmeausfälle insoweit tendenziell überhöht sein dürften).

Zu c): Den Besonderheiten Berlins ist bereits im Regierungsentwurf in ausreichendem Maße Rechnung getragen worden. Bei der Höhe des berücksichtigungs-

fähigen Betrages geht der Gesetzentwurf davon aus, daß nur die im Bundesgebiet von Berliner Fahrzeugen zu zahlende Straßenbenutzungsgebühr auf einem internen Weg von Berlin rückerstattet werden soll. Die Bundesregierung ist bereit, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob der Länderanteil um diesen — gegenüber den Vorstellungen Berlins reduzierten — Betrag erhöht werden kann.

Zu d): Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu e): Die Einnahmeausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer werden nach dem Gesetzentwurf auf der Basis einer geschätzten und bis 1993 beibehaltenen relativen Bestandsänderung bei den schweren Fahrzeugen errechnet. Dem Wunsch des Bundesrates entsprechend wird die Bundesregierung nunmehr die Ausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer für die jeweiligen Einzeljahre aufgrund der tatsächlichen Änderungen der Fahrzeugbestände ermitteln. Bei einer solchen jährlichen Ist-Abrechnung werden (prozentualer) Länderanteil und Mindestbeträge nur Basis für die Höhe von Abschlagszahlungen sein. Die Berechnung der Einnahmeausfälle der Länder selbst erfolgt durch Rechtsverordnung des Bundesministers der Finanzen; das verwendete Rechenmodell mit seinen maßgeblichen Faktoren wird bereits in der Verordnungsermächtigung festgelegt. Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren einen Vorschlag für eine entsprechende Neufassung des § 16 vorlegen.

Zu 20.

Die Länder erhalten aus dem Gebührenaufkommen einen vollen Ausgleich für die ihnen entstehenden Kraftfahrzeugsteuer-Mindereinnahmen (siehe Ausführungen zu 19.). Die Auswirkungen, die sich aus dem Gebührenmodell auf den Finanzausgleich ergeben, sind von der Bundesregierung im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt worden, da sie relativ gering sind und sich von Jahr zu Jahr ändern. Denkbar wäre daher nur eine jährliche Neuberechnung im Rahmen einer Rechtsverordnung. Hierüber wird mit den Ländern noch verhandelt werden.

Eine Einbeziehung der Straßenbenutzungsgebühr als Einnahme in den Länderfinanzausgleich ist nicht möglich. Sie wäre mit dem System des Finanzausgleichs nicht vereinbar, weil es bei der Straßenbenutzungsgebühr wegen ihres Zusammenhangs mit einer Gegenleistung an einer Finanzkraftverstärkung fehlt.

Zu 21. (Artikel 1 § 16 Abs. 1 Satz 2 StrBG)

Die Bundesregierung hält es aus grundsätzlichen Erwägungen für geboten, nicht vom Grundsatz der Gesamtdeckung (§ 8 BHO) abzuweichen.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren setzt entsprechende Aufwendungen für die Bereitstellung der Straßen voraus. Einer Zweckbindung der Einnahmen aus Straßenbenutzungsgebühren bedarf es deshalb nicht.

Im übrigen müssen aus dem dem Bund zufließenden Aufkommen aus der Straßenbenutzungsgebühr die Verwaltungsausgaben der Zollverwaltung und der Bundesanstalt für Güterfernverkehr bei der Ausführung des Gesetzes bestritten werden.

Zu 22. (Artikel 2 Nr. 1 StrBG; § 9a KraftStG 1979)

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich den Vorschlag, die Höhe der Besteuerung von Kraftfahrzeugen auch nach Lärmemissionen und dem Kraftstoffverbrauch zu bemessen. Die Bundesregierung sieht jedoch keine Möglichkeit, bereits im Verlauf dieses Gesetzgebungsvorhabens die Voraussetzungen für eine grundlegende Änderung der Besteuerung zu schaffen. Die mit der Umstellung des Besteuerungsverfahrens verbundenen steuertechnischen Fragen sowie die möglichen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen bedürfen sorgfältiger Prüfung. Die Bundesregierung wird insbesondere auch die Ergebnisse der Untersuchung durch die hierzu von den Ministerpräsidenten der Länder eingesetzte Arbeitsgruppe in ihre Überlegungen einbeziehen.

Zu 23. (Artikel 2 Nr. 1 StrBG; § 9a Abs. 3 — neu — KraftStG)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens prüfen. Sie weist bereits vorsorglich darauf hin, daß eine aufkommensneutrale Lösung zu Belastungsverschiebungen führen kann, deren Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs bisher nicht absehbar sind. Die von der Bundesregierung für notwendig gehaltene Beteiligung der EG-Kommission dürfte überdies im laufenden Gesetzgebungsverfahren nicht mehr abgeschlossen werden können.

Zu 24. (Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe b StrBG; § 15 Abs. 1 Nr. 10 KraftStG 1979)

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte des Bundesrates entsprechen.

Soweit den Änderungsvorschlägen des Bundesrates entsprochen wird, kann dies in einzelnen Fällen gegenüber dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zu Mehrbelastungen oder Minderbelastungen der Gebührenschuldner führen, die sich je nach Wettbewerbslage preiserhöhend oder preissenkend auswirken können. Die möglichen Preisveränderungen sind nicht meßbar; sie dürften jedoch so gering sein, daß sie keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau haben.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333